



strassenschweiz
routesuisse

Verband des Strassenverkehrs FRS
Fédération routière suisse FRS

2012

Jahresbericht

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS
Mittelstrasse 32, Postfach 8224, 3001 Bern
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

ISSN 0582-1843

Secrétariat général **routesuisse** – Fédération routière suisse FRS
Mittelstrasse 32, Case postale 8224, 3001 Berne
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

Internet: <http://strasseschweiz.ch>; <http://www.routesuisse.ch>
E-Mail: info@strasseschweiz.ch

Vorwort

Um das Strassennetz für die Zukunft nachfragegerecht zu entwickeln und zu modernisieren, sind nebst der Vollendung des Nationalstrassennetzes an zahlreichen Stellen leidige Engpässe zu beseitigen. Bund und Kantone haben erst vor kurzem den Investitionsbedarf, den das Nationalstrassennetz in den nächsten 20 Jahren aufweist, auf bis zu 67 Milliarden Franken beziffert. Hinzu kommen Kosten für den Unterhalt im Betrag von insgesamt rund 22 Milliarden Franken. Die Finanzierung der damit verbundenen Aufgaben indes ist keineswegs gesichert. Im Gegenteil: Es besteht sogar die grosse Wahrscheinlichkeit und Gefahr, dass die Investitionen in die Strasseninfrastrukturen angesichts der FABI-Vorlage sowie unter dem Druck der VCS-Initiative weiterhin sträflich vernachlässigt werden. Dies stellt keine ausgewogene und zielführende Verkehrspolitik dar.

Aus diesem Grund drängen die Strassenverbände darauf, dass dem Parlament parallel zur Beratung über die Eisenbahninfrastruktur-Finanzierung eine gesamtheitliche Grundlage auch zu den Strassenaufgaben vorgelegt wird. Eine entsprechende Forderung nach einem strategischen Entwicklungsprogramm für die Strasseninfrastruktur haben der Nationalrat in der Sommersession und der Ständerat in der Herbstsession 2012 bereits überwiesen. In einem nächsten Schritt soll der Bundesrat ausserdem zur Formulierung einer Finanzierungslösung der konkreten Strassenbauprojekte bis 2030 aufgefordert werden.

Nicht nur für die künftige Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, sondern auch für jene der Strasseninfrastruktur ist ein Fonds zu schaffen. Ein Strasseninfrastrukturfonds könnte wesentliche Probleme der jetzigen Strassenfinanzierung beheben, den baulichen Unterhalt des Nationalstrassennetzes beschleunigen und projektbezogene Kreditverzögerungen verhindern. Denn kaum jemand weiss, dass für Unterhalt und Betrieb der Strassen das Jährlichkeitsprinzip gilt und entsprechende Arbeiten jedes Jahr neu abgewogen und ausgeschrieben werden müssen. Deshalb droht immer dann das finanzielle Fallbeil, wenn beim betreffenden Projekt Verzögerungen oder Probleme auftreten. Ausgaben können weder vorgezogen noch verschoben werden. Es gibt keine Möglichkeit, die Mittel flexibel zu verwenden. So läuft das ASTRA immer wieder Gefahr, jeweils im Herbst Baustellen auf Nationalstrassen schliessen zu müssen, weil trotz voller Strassenkasse die finanziellen Mittel fehlen.

In fast allen Bereichen arbeitet der Bund mit mehrjährigen Rahmenkrediten. Das gibt Planungssicherheit und gewährleistet eine sachgerechte Verstetigung. Auch die SBB und die Privatbahnen verfügen über mehrjährige Leistungsvereinbarungen. Diese Systemvorteile müssen auch dem Strassenwesen zukommen. Ein Strasseninfrastrukturfonds analog dem Bahninfrastrukturfonds soll in Zukunft Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Strassennetzes (inkl. Hauptstrassen) finanzieren. Gespeist würde dieser Fonds durch die zweckgebundenen Abgaben, wie sie gemäss Artikel 86 der Bundesverfassung bereits heute erhoben und von den Strassenbenützern bereit gestellt werden.

Für **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS besteht der statutarische Auftrag, die Interessen von Volk, Gesellschaft und Wirtschaft im Verkehrsbereich zu fördern. Die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs hat in ihrem 67. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten von **strasseschweiz** im Jahr 2012 auf und enthält einen Überblick über die wichtigsten Ereignisse in den Bereichen der Verkehrs-, Energie-, Umwelt- und Finanzpolitik sowie eine Zusammenfassung der Situation in den einzelnen Bereichen des Strassenverkehrs, der Automobilwirtschaft und der Strasseninfrastruktur. Der statutarische Teil «Organisation und Verwaltung» ist vom Zentralvorstand **strasseschweiz** einstimmig genehmigt worden.

Vorwort	3
Abkürzungsverzeichnis	8
ORGANISATION UND VERWALTUNG	12
Ziel und Mitglieder	12
Organe von strasseschweiz	15
Mitgliederversammlung	15
Zentralvorstand	17
Direktionsausschuss	18
Kontrollstelle	21
Generalsekretariat	21
AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN	28
Der schweizerische Strassenverkehr	28
Struktur und Entwicklung	28
Personenverkehr	29
Transportnachfrage im Personenverkehr	29
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)	30
Güterverkehr	31
Transportnachfrage im Güterverkehr	31
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen	32
Entwicklung des Fahrzeugbestands	35
Verkehrssicherheit	36
Unfallstatistik	36
Studien	37
Verkehrssicherheitsmassnahmen	37
Strassenverkehrsrecht	38
Neue Rechtsbestimmungen	38
Projekte für Volksinitiativen	40
Administrativmassnahmen	41
Verkehrspolitik	44
Europäische Union (EU)	44
Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU	44
Strassenbau	44
Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund	44
Stausituation auf dem Nationalstrassennetz	45
Raumplanung	46
Kantonale Strassenprojekte	47
Öffentlicher Verkehr	47
Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs	47

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)	49
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV).	51
Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI).	51
Kredite zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und zur Leistungsvereinbarung Bund–SBB für die Jahre 2013–2016.	52
Agglomerationsverkehr	52
Energie- und Umweltpolitik.	54
Energie	54
Neue Energiepolitik	54
Energieverbrauch	54
Energiesparmassnahmen	56
Umwelt	57
Luftschadstoff-Immissionen	57
Klimaveränderung	58
Reduktion der CO ₂ -Emissionen	58
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen	61
Handel und Industrie	62
Fahrzeuge	62
Weltproduktion und -absatz.	62
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)	62
Wettbewerbsrecht un der Automobilbranche.	64
Treibstoffe	65
Schweizerischer Mineralölabsatz.	65
Mineralölwirtschaft	66
Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien	66
Strassentransport.	67
Tourismus	67
Internationaler Tourismus	67
Tourismus in der Schweiz	68
Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung.	68
Finanzen	70
Finanzpolitik	70
Bundeshaushalt	70
Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen.	70
Zweckbestimmung der Abgaben des motorisierten Strassenverkehrs.	72
Strassenbenützungsabgaben	74
Strassenrechnung	76
Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs	76
Externe Kosten	77
Fiskalleistungen	77
Fiskalbelastung der Treibstoffe.	79
Motorfahrzeugsteuern.	79

Strassenbau und -finanzierung	81
Nationalstrassen	81
Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz	81
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte	81
Gotthard-Strassentunnel	84
Vollendete Abschnitte	84
Nationalstrassenfinanzierung	85
Infrastrukturfonds Strasse	86
Internationale Beziehungen	86
Schlusswort	86
Statistische Angaben	88

Abkürzungsverzeichnis

A1	Nationalstrasse 1
ACS	Automobil Club der Schweiz
ADMAS	Administrativmassnahmen-Register des Bundesamts für Strassen
ADR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 0.741.621)
AGK	Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle
AGVS	Autogewerbeverband der Schweiz
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ASTRA	Bundesamt für Strassen
ATB	Alpentransitbörse
ATG	AlpTransit Gotthard AG
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BE	Kanton Bern
BFE	Bundesamt für Energie
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BL	Kanton Basel-Landschaft
BWL	Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung
CO / CO ₂	Kohlenmonoxid / Kohlendioxid
CoC	Certificate of Conformity
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
DML	Durchmesserlinie (Kernelement der neuen Bahnlinie zwischen Zürich-Altstetten und Oerlikon)
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
EDI	Eidgenössisches Departement des Innern
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EG	Europäische Gemeinschaft
ESA	Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes

EU	Europäische Union
EV	Erdöl-Vereinigung
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Geschäfts-Nr. 12.016; Bundesbeschluss als Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei (FDP.Die Liberalen)
FinÖV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Geschäfts-Nr. 96.059)
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (Fédération motocycliste suisse)
Fr.	Schweizer Franken
FRS	Fédération Routière Suisse (Schweizerischer Strassenverkehrsverband); heute: strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
Fzg / Fzge	Fahrzeug / Fahrzeuge
g/km	Gramm pro Kilometer
GA	Generalabonnement
GAV	Gesamtarbeitsvertrag
GE	Kanton Genf
GGBV	Verordnung vom 15. Juni 2001 über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern (Gefahrgutbeauftragtenverordnung, SR 741.622)
GPS	Grüne Partei der Schweiz
GR	Kanton Graubünden
GST	Gotthard-Strassentunnel
HGV	Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr
IG	Interessengemeinschaft
IRF	International Road Federation
KAPG	Bundesgesetz über das Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket 2014 (Geschäfts-Nr. 12.101)
km	Kilometer
km/h	Stundenkilometer
KVF-S (N)	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (des Nationalrats)
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NABEL	Nationales Beobachtungsnetz für Luftfremdstoffe

NAD	Neat-Aufsichtsdelegation der Eidgenössischen Räte
NE	Kanton Neuenburg
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversalen
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
NW	Kanton Nidwalden
OBD	On-Board-Diagnose
öv	öffentlicher Verkehr
OW	Kanton Obwalden
Pa.lv.	Parlamentarische Initiative
PJ	Petajoule (1 Petajoule = 10^{15} Joule = 1'000 Terajoule)
PPP	Public Private Partnership
PW	Personenwagen
Rp.	Rappen
RVS	Reifen-Verband der Schweiz
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Schweizersicher Auto- und Motorradfahrer-Verband
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
SCGV	Schweizerischer Caravangewerbe-Verband, Caravanning-Suisse
SDR	Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 741.621)
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SFV	Schweizerischer Fahrlehrerverband
SG	Kanton St. Gallen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SMFV	Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer-Verband
SMI	Schweizerische Mischgutindustrie
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SSM	Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe
SSV	Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21)
STV	Schweizer Tourismus-Verband
STVG	Bundesgesetz vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (SR 725.14)
SUV	Sport Utility Vehicle

SVAG	Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SR 641.81)
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft (Forum des Schweizer Verkehrs)
SVZ	Schwerverkehrskontrollzentrum zur Überwachung des Strassengüterverkehrs
TCS	Touring Club Schweiz
Tkm	Tonnenkilometer
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
UR	Kanton Uri
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Kanton Waadt
VDA	Verband der Automobilindustrie (Deutschland)
VFGI	Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche (vormals), motosuisse (heute)
VOC	Flüchtige organische Verbindungen (volatile organic compounds)
VRV	Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11)
VS	Kanton Wallis
VSCI	Schweizerischer Carrosserie-Verband
VSG	Verband der Schweizerischen Gasindustrie
VSIG	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels (vormals), Handel Schweiz (heute)
WEKO	Wettbewerbskommission
ZH	Kanton Zürich

Organisation und Verwaltung

Ziel und Mitglieder

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist entstanden aus dem Zusammenschluss der Schweizerischen Strassenverkehrsliga (gegründet im Jahr 1928) und der Via Vita (gegründet 1936). Er übt seine Tätigkeit als Dachorganisation des Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft seit 1945 aus, bis zum Jahr 2006 unter der Bezeichnung Schweizerischer Strassenverkehrsverband (Fédération Routière Suisse, FRS).

strasseschweiz tritt für die Wahrung der Interessen des Strassenverkehrs ein und handelt dort, wo nach der Ansicht seiner Mitglieder ein gemeinsames Auftreten wünschbar ist.

Im Besonderen (Artikel 2 Statuten)

- a) befasst er sich mit wirtschaftlichen, rechtlichen, technischen, strukturellen, ökologischen und sozialen Fragen des Strassenverkehrs;
- b) fasst er die gemeinsamen Bestrebungen seiner Mitglieder zusammen und vertritt ihre gemeinsamen Forderungen und Interessen gegenüber den Behörden und der Öffentlichkeit;
- c) fördert er Bestrebungen einzelner Mitglieder, die mit den gemeinsamen Interessen in Einklang stehen;
- d) pflegt er Kontakte mit internationalen Organisationen mit gleichen Interessen;
- e) führt er im Rahmen seines Aufgabenbereichs Aktionen durch, mit denen er von seinen Mitgliedern betraut ist.

Im Berichtsjahr hat sich der Mitgliederbestand von **strasseschweiz** nicht verändert. Somit sind dem Verband **strasseschweiz** insgesamt 32 Mitglieder angeschlossen, nämlich 29 nationale Verbände, 2 kantonale Dachverbände (Ligen) und 1 Einzelperson, die sich aufgrund ihrer Tätigkeiten wie folgt aufteilen lassen:

Strassenbenützerverbände

Personenwagen und Zweiräder

Automobil Club der Schweiz ACS	Bern
Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS	Frauenfeld
Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer- Verband SAM	Feusisberg
Touring Club Schweiz TCS	Vernier/Genf

Nutzfahrzeuge

fenaco, Unternehmensgruppe der Schweiz. Agrarwirtschaft, Region Winterthur	Winterthur
Les Routiers Suisses	Echandens
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG	Bern
Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT	Riniken AG
VSIG Handel Schweiz	Basel

Automobilwirtschaft

Industrie, Gewerbe und Handel

AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz	Bern
auto-schweiz	Bern
Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	
ESA-Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes	Burgdorf
Erdöl-Vereinigung EV	Zürich
Internationaler Automobilsalon	Grand-Saconnex
motosuisse (vormals: Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche VFGL)	Bern
ParkingSwiss	Bern
Reifen-Verband der Schweiz RVS	Bern
Schweizerischer Caravangewerbe-Verband SCGV, caravaningsuisse	Thun
Swiss Automotive Aftermarket SAA	Zürich
Schweizerischer Carrosserieverband VSCI	Zofingen
Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG	Zürich

Strassenwirtschaft

Fachverband Infra	Zürich
Schweizerischer Baumeisterverband SBV	Zürich
Schweizerische Mischgutindustrie SMI	Zürich

Kantonale Strassenverkehrsligen

Association routière vaudoise ARV	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Basel

Verschiedene

asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter	Bern
Merz Hans Urs	Vallamand
Ostschweizerischer Fahrlehrerverband	St. Gallen
Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV	Bern
Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer- Verband SMFV	Burgdorf
Schweizer Tourismus-Verband STV	Bern

Organe von strasseschweiz

Mitgliederversammlung

Die 67. Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** fand am 20. Juni 2012 in Bern statt. Sie wurde von 19 Delegierten besucht, die 927 von insgesamt 1141 Delegiertenstimmen auf sich vereinigten. Anwesend waren ausserdem zahlreiche Gäste aus der Bundesverwaltung sowie von befreundeten Organisationen und der Presse.

In seiner Begrüssungsansprache betonte der Präsident Rudolf Zumbühl, dass es künftig nicht nur eines – wie mit FABI bereits geplanten – Bahninfrastrukturfonds, sondern auch eines Strasseninfrastrukturfonds bedürfe. Dies einerseits, um die Finanzströme der beiden Verkehrsträger zu entflechten sowie Kostentransparenz herzustellen, und andererseits, um für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur die eigentlich längst erforderliche Sicherheit, Planbarkeit und Flexibilität zu gewährleisten.

Tatsache sei, sagte Rudolf Zumbühl, dass sich Strasse **und** Schiene in Zukunft mit riesigen, insbesondere infrastrukturellen Herausforderungen konfrontiert sehen. Allerdings seien diese aufgrund der schlechteren Ausgangsposition für die Strasse ungleich grösser. Beide Landverkehrsträger benötigten in den kommenden rund 20 bis 30 Jahren sehr viel Geld, um den Ausbau, Unterhalt und Betrieb ihrer Infrastrukturen garantieren und somit ihre Funktions- sowie Leistungsfähigkeit sicherstellen zu können. Zugunsten der Schiene sei mit der Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur) eine jährliche Summe von insgesamt gut fünf Milliarden Franken vorgesehen. «Für die Strasse hingegen ist derzeit noch keine gleichwertige Planung und Finanzierung vorhanden. Dies, obwohl auch bei der Strasse ein Finanzierungsbedarf von total über vier Milliarden Franken pro Jahr besteht», konstatierte der Präsident von **strasseschweiz**.

Umso erfreuter und erleichterter habe **strasseschweiz** zur Kenntnis genommen, dass der Nationalrat Ende Mai die Motion «Strategisches Entwicklungsprogramm Strasseninfrastruktur» diskussions- und oppositionslos genehmigte. Zweck des geforderten Programms ist es, aufzuzeigen, welche Ausbauprojekte (inkl. Hauptstrassen) bis 2030 anstehen und wie diese finanziert werden sollen. Oberstes Ziel muss es gemäss Rudolf Zumbühl nun sein, diese Vorlage zur Strasseninfrastruktur auf den gleichen Stand wie die FABI-Vorlage zu bringen, damit die eidgenössischen Räte beide Vorlagen optimalerweise parallel auf dem gleichen konzeptionellen Stand beraten oder dann – suboptimal – zumindest gleichzeitig in Kraft setzen können.

In seiner Ansprache hob Rudolf Zumbühl hervor, dass der Strassenverkehr – bewusst oder unbewusst – immer noch massiv unterschätzt werde. Nachweisbar sei, dass der motorisierte Strassenverkehr in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten in allen Belangen enorme Fortschritte erzielt hat. Und auch seine Bedeutung für die schweizerische Wirtschaft, aber auch für den Staat, sei immens und unbestritten. Die aktuellen Zahlen sind eindrücklich: So setzt die Automobilbranche in der Schweiz insgesamt rund 90 Milliarden Franken pro Jahr um. Sie beschäftigt zudem in insgesamt fast 21'000 Betrieben gegen 230'000 Personen. Ferner machten im letzten Jahr (2011)

die allein dem Bund zur Verfügung stehenden Strassen- und Autosteuern nahezu 9,9 Milliarden Franken aus, was rund einem Sechstel der gesamten Fiskaleinnahmen der Eidgenossenschaft entsprach.

Die zugegebenermassen negativen Auswirkungen des motorisierten Strassenverkehrs auf die Gesellschaft und die Umwelt wurden und werden laut Rudolf Zumbühl laufend verringert. So hätten der Treibstoffverbrauch und damit auch der CO₂-Ausstoss, die Luftschadstoff- und Lärmemissionen der Fahrzeuge sowie die im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen bis heute markant reduziert werden können – dies alles vor dem Hintergrund einer signifikanten Steigerung insbesondere der Wohnbevölkerung sowie der Motor- und Verkehrsleistungen. Trotz dieser grossen Fortschritte, die der motorisierte Strassenverkehr nachweislich erzielt hat, sei dessen Reputation schlecht geblieben. Nachhaltige Mobilität werde landauf, landab mit einer Verlagerung der Mobilität von der Strasse auf die Schiene, vom privaten hin zum öffentlichen Verkehr gleichgesetzt, monierte der Präsident von **strasseschweiz**.

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2011, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnung 2011 und das Budget 2013. Die Rechnung schliesst dank der Entnahme von Mitteln aus dem Reservefonds ausgeglichen ab. Das Budget sieht einen Ausgabenüberschuss von 64'320 Franken vor.

An der Mitgliederversammlung 2012 standen Gesamterneuerungswahlen der Organe von **strasseschweiz** für die Amtsperiode 2012 bis 2015 an.

Zum Präsidenten gewählt wurde Niklaus Zürcher, Direktor des Automobil Club der Schweiz (ACS).

Die Liste des Zentralvorstands in der neuen Zusammensetzung befindet sich im entsprechenden Abschnitt hiernach.

Als Mitglieder der Kontrollstelle für eine weitere Amtsperiode bestätigt wurden Ella Anderegg (ACS) und Alfred Zollinger (TCS).

Die Mitgliederversammlung würdigte die Arbeit von Martin Fehle, der vom Juni 2003 bis Juni 2011 als Vertreter des Schweizerischen Baumeisterverbands (SBV) im Zentralvorstand von **strasseschweiz** mitgewirkt hatte.

Um das Missbehagen über die aktuellen Bestrebungen zur öV-Finanzierung auszudrücken und die Forderungen an die Infrastrukturfinanzierung zu formulieren, genehmigte die Mitgliederversammlung einstimmig eine Resolution. Mit dieser wird gefordert, dass

- ein strategisches Entwicklungsprogramm für die Strasseninfrastruktur auf der Basis der Botschaft des Bundesrats zur Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz erarbeitet wird.
- ein Strasseninfrastrukturfonds – analog des geplanten Bahninfrastrukturfonds (BIF) – zur Finanzierung dieses Programms geschaffen wird.

- die Vorlagen über Finanzierung und Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur konzeptionell und zeitlich rasch auf den gleichen Stand gebracht werden.

Dr. Rudolf Dieterle, Direktor des Bundesamts für Strassen ASTRA, referierte im Anschluss an die Mitgliederversammlung zum Thema «Strassenverkehr – Herausforderungen der nächsten 20 Jahre».

Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 8. Mai und am 6. November 2012. Neben den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit Fragen rund um die künftige Finanzierung der Infrastrukturen von Bahnen und Strassenverkehr, namentlich mit der FABI-Vorlage als Gegenvorschlag zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr». Ein weiteres Schwerpunktthema war die Motorrad- und Roller-Initiative der IG Motorrad, die in der Phase der Unterschriftensammlung die Unterstützung der Strassenverkehrs- und Automobilverbände anbegehrte.

Im Weiteren liess sich der Zentralvorstand laufend über die Vernehmlassungsverfahren und über die Tätigkeiten des Direktionsausschusses und des Generalsekretariats orientieren.

Der Zentralvorstand setzte sich nach den Gesamterneuerungswahlen im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Vertreter von Mitgliedern, die einen jährlichen Mitgliederbeitrag von mindestens 3'000 Franken bezahlen und somit ein Nominationsrecht für die Einsetzung im Zentralvorstand haben (Art. 13 Statuten):

Niklaus Zürcher (Präsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Dr. Michael Gehrken (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Max Nötzli (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS
Rudolf Zumbühl (Vizepräsident)	Touring Club Schweiz TCS
Dr. Rolf Hartl	Erdöl-Vereinigung
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS
Dr. Benedikt Koch	Fachverband Infra
André Hefti	Internationaler Automobil-Salon
David Piras	Les Routiers Suisses
Roland Müntener	motosuisse

Heinz Burkhardt	ParkingSwiss
Bruno Siegenthaler	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband SAM
Martin A. Senn	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Hans-Peter Schneider	Schweizerischer Carrosserie-Verband VSCI
Hans U. Büschi	Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Walter Lange	Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG
Kaspar Engeli	VSIG Handel Schweiz

Vertreter von Mitgliedern, die von der Mitgliederversammlung gewählt werden:

Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Mila Trombitas	Schweizer Tourismus-Verband STV
Willi von Atzigen	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT

Die Wahl der Vizepräsidenten und der Mitglieder des Direktionsausschusses erfolgte statutengemäss durch den Zentralvorstand.

Direktionsausschuss

Der Direktionsausschuss versammelte sich im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen. Schwerpunktässig beschäftigte er sich mit den folgenden Geschäften:

- *Kampagne gegen die VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr»:* **strassenschweiz** hat die Arbeiten zur Bekämpfung der strassenfeindlichen VCS-Initiative mit hoher Priorität fortgesetzt und den Fokus auf die Optimierung des Gegenvorschlags des Bundesrats – die FABI-Vorlage – ausgedehnt. Der Direktionsausschuss liess sich regelmässig über die Arbeiten ins Bild setzen, die vom Generalsekretariat unter Mitwirkung der Beratungsagentur Burson-Marsteller geleistet worden sind.

Am 3. Februar ist der dritte Newsletter an rund 10'000 E-Mail-Adressen in deutscher und französischer Sprache versandt worden. Schwerpunktthemen waren finanzpolitische, regierungsrätliche und verfassungsrechtliche Ungeheimheiten bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen.

Mitte Februar konnte die Webseite «www.vcs-initiative-nein.ch» aufgeschaltet werden. Sie enthält eine Vielzahl von Informationsgefässen und Argumentationshilfen nicht nur zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen, sondern auch betreffend die strassenfeindliche VCS-Lösung.

Am 27. Februar hat anstelle der Sessionsveranstaltung des Politischen Beirats «Verkehr+Automobil» ein Seminar mit Mitgliedern des Parlaments zum Auftakt der Frühjahrsession stattgefunden. Es ging darum, insbesondere

den neuen Mitgliedern der Eidgenössischen Räte die Strassenverbände und deren Ansprechpartner vorzustellen. Gleichzeitig sind die Stossrichtung der VCS-Initiative und der FABI-Gegenvorschlag behandelt worden.

Anfang April gelangte ein Booklet mit Argumentationshilfen für Parlamentarier und Interessierte in den Versand. Dieses Arbeitsinstrument wurde nebst den Mitgliedern der Eidgenössischen Räte auch den Verbänden zuhänden der Frontarbeit in den Sektionen zur Verfügung gestellt.

Am 8. Mai hat ein weiterer Workshop mit der Arbeitsgruppe «Nein zur VCS-Initiative» stattgefunden. Dabei ging es darum, einen Zwischenstand der bisherigen Massnahmen zu bilanzieren und die Argumentation für die weiteren politischen Arbeiten zu justieren.

Der vierte Newsletter gelangte am 5. Juni in den Versand. Er beschäftigte sich mit der Beschränkung des Pendlerabzugs. Mit dieser Massnahme will der Bundesrat zusätzliche Einlagen aus der Bundeskasse in den Bahninfrastrukturfonds kompensieren.

Die Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** vom 20. Juni forderte in einer Resolution die Ausarbeitung eines Strassenentwicklungskonzepts sowie die Schaffung eines Strasseninfrastrukturfonds analog dem Konzept, wie es der Bundesrat mit der FABI-Vorlage für die Schieneninfrastrukturen dem Parlament bereits unterbreitet hat.

Rechtzeitig auf die Vorbereitung der parlamentarischen Beratung der FABI-Vorlage im Ständerat konnte den Mitgliedern der Eidgenössischen Räte und insbesondere der Verkehrskommission des Ständerats gegen Ende September ein Faktenblatt zum Strasseninfrastrukturfonds vorgelegt werden.

Der fünfte Newsletter hatte den Wunschkatalog der Kantone zum Bahnausbau und das Verursacherprinzip bei der Verkehrsfinanzierung als Schwerpunkte. Dessen Publikation erfolgte am 27. September.

- *Bau und Finanzierung einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard:* Mit Blick auf die anstehenden Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST) steht derzeit als vom Bundesrat favorisierte Variante der Bau einer zweiten Tunnelröhre zur Diskussion, die während der Sanierungsphase den Verkehr am Gotthard aufnehmen müsste und danach einer richtungsgetretennten Verkehrsführung zur Verfügung stünde. Der Wirtschaftsdachverband economiesuisse hat für den Bau dieser zweiten Tunnelröhre am Gotthard als Finanzierungsmodell PPP vorgeschlagen.

Der Direktionsausschuss hat sich eingehend mit dieser Frage beschäftigt und ist zum Schluss gekommen, dass der Bau einer zweiten Tunnelröhre am GST sachlich begründet ist und von den Strassenverbänden insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Kontinuität der Verkehrsverbindung mit dem Kanton Tessin gefordert werden soll. Bei der Finanzierung steht die ordentliche Strassenfinanzierung des Bundes im Vordergrund. Falls jedoch die PPP-Finanzierung zur einzigen Möglichkeit werden sollte, um die zweite Röhre am Gotthard-Strassentunnel zu finanzieren, könnte PPP als neues Finanzierungsmodell bei der Infrastrukturfinanzierung von Verkehrsobjekten akzeptiert werden.

strasseschweiz hatte am 27. März an einem Hearing der Verkehrskommission des Ständerats die Gelegenheit, die Position zum Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard darzulegen. Die Forderung an die KVF-S lautete auf den Bau der zweiten Tunnelröhre mit richtungsgetrennter Verkehrsführung. Keinesfalls soll für die Sanierung des alten GST anstelle der zweiten Röhre eine mehrjährige befristete Sperrung der Gotthard-Route in Betracht gezogen werden.

- *Erweiterung des Nationalstrassennetzes und Finanzierung:* Mit der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz verfolgt der Bundesrat die Absicht, alle Landesteile gleichermaßen gut zu erschliessen und das Nationalstrassennetz den geänderten Bedürfnissen anzupassen. Im Zentrum der Vorlage steht die Übernahme von rund 387 Kilometer bestehender kantonaler Strassen und deren Integration in das Nationalstrassennetz auf Anfang 2014. Gleichzeitig soll die bisher im Netzbeschluss aufgeführte Verbindung zwischen Schaffhausen und Barga gestrichen werden. Per Saldo erweitert sich das Nationalstrassennetz somit um 376 Kilometer.

Die Mehrkosten dieser Vorkehrungen betragen für den Bund rund 275 Millionen Franken und sollen durch die Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (voraussichtlich ab 2015) finanziert werden (Jahresvignette Fr. 100.–; Zweimonatsvignette Fr. 40.–).

strasseschweiz hat die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz begrüsst, hingegen die Preiserhöhung der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken abgelehnt. Eine Preiserhöhung der Nationalstrassenabgabe komme solange nicht in Frage, wie die vom Bundesrat zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedete FABI-Vorlage die Transferzahlungen von der Strasse hin zur Schiene fortsetzen und sogar noch weiter ausdehnen will.

Am Hearing der Verkehrskommission des Nationalrats vom 19. März zum Netzbeschluss haben die Vertreter von **strasseschweiz** weniger vom Netzbeschluss als vielmehr vom Investitionsbedarf der Strasse und von der Dringlichkeit der Engpassbeseitigung gesprochen. Ausserdem sind die Grundsätze der Verkehrsfinanzierung wiederholt und die Forderung nach einem Strasseninfrastrukturfonds mit strategischem Entwicklungsprogramm für die Strasseninfrastruktur gestellt worden.

Einen breiten Raum nahmen in den Beratungen des Direktionsausschusses die Vernehmlassungsvorlagen des Bundes ein (vgl. Ausführungen zum Generalsekretariat; hiernach).

Regelmässig liess sich der Direktionsausschuss ausserdem über die Geschäfte des Politischen Beirats «Verkehr+Automobil» orientieren. Dieser versammelt sich jeweils am ersten Sessionstag vor der Eröffnung der Nachmittagssitzung zu einem Arbeitslunch. Er setzt sich aus ausgewählten Mitgliedern von National- und Ständerat aus den Fraktionen CVP, FDP, SVP sowie den Verbandsspitzen der Trägerorganisationen von **strasseschweiz** zusammen und wird vom Generalsekretär geleitet. An jeder Sitzung wird ein Schwerpunktthema präsentiert und diskutiert sowie ein Überblick über die verkehrsrelevanten Vorlagen in der bevorstehenden Session gegeben.

Der Direktionsausschuss setzte sich im Berichtsjahr nach den Gesamterneuerungswahlen wie folgt zusammen:

Niklaus Zürcher (Präsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Dr. Michael Gehrken (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Max Nötzli (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz
Rudolf Zumbühl (Vizepräsident)	Touring Club Schweiz TCS
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Dr. Rolf Hartl	Erdöl-Vereinigung EV
Hans Koller	Generalsekretär strasseschweiz
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS

Kontrollstelle

Die Betriebsrechnung und die Bilanz des Verbands **strasseschweiz** für das Jahr 2012 sind am 15. April 2013 von den beiden Revisoren Ella Anderegg und Alfred Zollinger geprüft worden. Sie stellen der Mitgliederversammlung Antrag auf Genehmigung und Décharge-Erteilung.

Generalsekretariat

Das Generalsekretariat befasste sich im Berichtsjahr nebst den administrativen und organisatorischen Sekretariatsarbeiten für die Organe von **strasseschweiz** und der Vorbereitung und Ausführung derer Geschäfte mit zahlreichen Koordinationsaufgaben sowie mit der verbandsinternen und -externen Information über Verkehrs-, Energie-, Finanz- und Umweltschutzfragen. Ständige Aufgabenschwerpunkte der Geschäftsstelle waren ausserdem die Begleitung und Leitung des Politischen Beirats «Verkehr+Automobil», eingeschlossen die Bereitstellung der Vorschau über verkehrspolitische Sessionsgeschäfte, im Weiteren der Betrieb des Informationsdienstes «News Strasse Schweiz» mit Aktualitäten aus dem Bereich des Strassenverkehrs sowie die Betreuung der Leistungsaufträge der Dokumentationsstelle. Einen grossen Anteil am Pensum des Generalsekretariats hatte im Berichtsjahr ausserdem die Kampagne gegen die VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr».

Im Berichtsjahr sind die folgenden Medienmitteilungen und Infos von **strasseschweiz** publiziert worden:

- VCS-Initiative muss vom Tisch! – Bundesrat verabschiedet Botschaften zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen (Medienmitteilung 18. Januar)
- Keine Erhöhung der Vignette – Bundesrat verabschiedet Botschaften zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen (Medienmitteilung 18. Januar)
- 1,95 Mrd. Franken für Schiene – Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2011: Fast 9,5 Milliarden Franken (Medienmitteilung 5. April)
- Fondslösung für die Strasse! – 67. Ordentliche Mitgliederversammlung vom 20. Juni 2012 (Info 20. Juni)
- Weitsichtiger Entscheid – Gesamtsanierung Gotthard-Strassentunnel: Bundesrat favorisiert zweite Röhre (Medienmitteilung 27. Juni)
- 2 Mrd. Franken für die Schiene – Budgetierte und geschätzte Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2013 (Medienmitteilung 28. August)
- Erheblicher Zusatznutzen – Gesamtsanierung Gotthard-Strassentunnel: Bundesrat eröffnet Vernehmlassung (Medienmitteilung 19. Dezember)
- Strasse top, Schiene flop – Strassenrechnung der Schweiz für das Jahr 2010: Sehr gute Ergebnisse (Info 28. Dezember)

Das Generalsekretariat **strasseschweiz** nahm im Rahmen der Vernehmlassungen zu den folgenden Vorlagen des Bundes Stellung:

- *Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (Juli)*: Das Parlament hat mit der Verabschiedung des revidierten CO₂-Gesetzes am 23. Dezember 2011 die rechtliche Basis für die Schweizer Klimapolitik nach 2012 gelegt. Im revidierten CO₂-Gesetz sind die klimapolitischen Ziele und Massnahmen bis 2020 verankert. Die CO₂-Verordnung konkretisiert die Ausgestaltung der einzelnen Instrumente.

Kernanliegen der Stellungnahme von **strasseschweiz** zur Revision der CO₂-Vorordnung war, die Rahmenbedingungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure so zu optimieren, dass ein möglichst liquider Markt für inländische Emissionsreduktionen entsteht, der den Marktteilnehmenden genügend Anreize bietet, sich überhaupt am Markt zu beteiligen. Gefordert wurde namentlich die Möglichkeit zur Bildung einer Kompensationsgemeinschaft. Diese würde es der Branche erlauben, die Kompensationspflicht professionell und mit vertretbarem Aufwand zu erfüllen. Der Beitritt zur Kompensationsgemeinschaft wäre freiwillig.

Im Bereich der Personenwagen wurde verlangt, dass Fahrzeuge, die vor dem 31. Dezember 2011 in der Schweiz verzollt worden sind, vom Geltungsbereich des neuen CO₂-Gesetzes ausgenommen werden. Andernfalls müssten diese Personenwagen, die vor Jahren oder gar Jahrzehnten verzollt, aber niemals in der Schweiz zugelassen worden sind, die Kompensationsabgabe bezahlen, bevor sie in Verkehr gesetzt werden könnten.

Im Weiteren wurde verlangt, dass die Erträge aus der Kompensationsabgabe der Automobilimporteure für den Infrastrukturfonds verwendet werden,

dort jedoch – da es sich um eine Sanktion des privaten Strassenverkehrs handelt – ausschliesslich dem Strassenverkehr zu Gute kommen.

- *Neuregelung der Abgaswartungsvorschriften und weitere Anpassungen im Strassenverkehrsrecht (Juli):* Aufgrund unterschiedlicher Auffassungen seiner Trägerorganisationen hat **strasseschweiz** zur Neuregelung der Abgaswartungsvorschriften keine Stellungnahme abgegeben. Dabei geht es um die Frage, ob Halter von Fahrzeugen mit anerkannten OBD-Systemen von der heutigen (zeitlich definierten) Abgaswartungspflicht befreit und neu nur noch bei vom OBD-System angezeigten Fehlern zur Überprüfung und nötigenfalls Instandstellung des Fahrzeugs verpflichtet werden.

Hingegen ist **strasseschweiz** für den Verzicht auf die Einführung eines Abgas- und Geräuschtests für Motorräder und Motorfahräder eingetreten. Ebenso abgelehnt wurde, dass Führer von «abgeänderten» Motorrädern oder Motorfahrädern – zur Erleichterung der polizeilichen Kontrollen – künftig ein Bilddokument der abgas- und geräuschrelevanten Fahrzeugausrüstung mitführen müssen.

Der Verkleinerung der Kontrollschilder für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge vom heutigen Format von 18 mal 13 cm (analog Motorräder) auf dasjenige für Mofas (10 mal 14 cm) hat **strasseschweiz** zugestimmt.

- *Änderungen im Gefahrgutrecht; Verkehrsregelnverordnung (VRV) (August):* Das Revisionsvorhaben zum Gefahrgutrecht basiert auf der periodischen Anpassung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR), das am 1. Januar 2013 in Kraft trat und ab 1. Juli 2013 zwingend angewendet werden soll. Damit verbunden ist auch eine Anpassung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) und der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV).

Mit geringfügiger Ausnahme hat **strasseschweiz** die vorgesehenen Änderungen im Gefahrgutrecht befürwortet. Ebenso die Verankerung der Ausnahmen von der Pflicht, auf Sitzplätzen mit Beckengurten eine Kinderückhaltevorrückung auch für Kinder über sieben Jahre zu verwenden, wurde befürwortet.

- *Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (August):* Die Lärmsanierung der Eisenbahnen beansprucht wesentlich weniger Mittel als ursprünglich vorausgesehen. Allerdings gilt es zu vermerken, dass die gesetzlichen Zielvorgaben zum Schutz der Gleisanwohner innert der zeitlichen Vorgaben nicht erreicht werden. Das Parlament hat es deshalb im Rahmen der Gesamtschau FinöV abgelehnt, auf eine Kürzung des Lärmsanierungskredits einzutreten. Der Bundesrat schlägt in der Folge zusätzliche Lärmsanierungsmassnahmen im Bahnbereich vor, konkret die Einführung von Emissionsgrenzwerten für die auf dem schweizerischen Schienennetz verkehrenden Güterwagen. Den Bahnbetreibern, Verladern und Wagenhaltern soll eine neue Übergangsfrist bis 2020 zur Disposition der notwendigen Massnahmen gegeben werden.

In der Stellungnahme von **strasseschweiz** wurde die Einführung von Emissionsgrenzwerten für bestehende Güterwagen ab dem Jahr 2020 befürwortet. Damit kann die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Immis-

sionsgrenzwerte gewährleistet werden, sodass sich jegliche finanzielle Unterstützung der Fahrzeugeigentümerinnen erübrigt. Mit andern Worten: Auf den Lärmbonus sowie auf die Investitionsbeihilfe kann verzichtet werden. Der bisher nicht gänzlich ausgeschöpfte Verpflichtungskredit von rund 1,9 Milliarden Franken aus dem FinöV-Fonds für die Lärmsanierung muss nicht weiter beansprucht werden.

- *Strassenzulassung und Verkehrsstrafrecht; Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Erlasse (Oktober):* Die Schweiz wendet seit dem Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens mit der EG bei der Zulassung von Strassenverkehrsunternehmen und Bewilligungen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr gleichwertige Rechtsvorschriften wie die EU-Staaten an. Diese Vorschriften sind in der EU weiter entwickelt und zum Teil erneuert worden. Um die Integration der Schweiz in den europäischen Strassenverkehrsmarkt zu festigen, schlägt der Bundesrat die Übernahme der neuen Bestimmungen für die Zulassung zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers und zum Güterverkehrsmarkt mit einer Gesetzesrevision vor.

strasseschweiz erklärte sich mit den generellen Zielsetzungen und Inhalten dieser Vernehmlassungsvorlage einverstanden, namentlich mit der Einführung der Lizenzpflicht auch für die Güterfahrzeuge zwischen 3,5 und sechs Tonnen Gesamtgewicht und mit der Veröffentlichung der Register sowie deren Weiterleitung an die EU. Vorbehalte sind hingegen zur Installierung eines/einer Verkehrsleiters/in für eine oder für mehrere Transportunternehmungen angebracht worden. Die Strafverschärfung bei vorsätzlichen Verstössen gegen das Personenbeförderungsgesetz (Busse bis Fr. 100'000.–) wurde befürwortet, die Verschärfung bei Fahrlässigkeit (Busse bis Fr. 50'000.–) hingegen abgelehnt.

- *Verordnungsanpassungen im Rahmen des zweiten Schritts der Bahnreform 2; Personenverkehr (November):* Die Vorlage nimmt zum Themenbereich Personenverkehr Bezug, wie er im Rahmen der Bahnreform 2 revidiert werden soll. Konkret geht es um die Ausschreibung im regionalen Personenverkehr, deren Auswirkungen auf die Personenbeförderungskonzession inklusive weiteren Bereinigungen der Rechtsgrundlagen und den Auftrag im Rahmen der Aufgabenüberprüfung «Umstellung Bahn–Bus».

strasseschweiz hat die vorliegenden Verordnungsanpassungen befürwortet. Insbesondere wurde die Absicht unterstützt, dass der Bundesrat die Massnahme «Umstellung Bahn–Bus» weiterverfolgt und somit Bahnlinien mit tiefer Rentabilität genauer unter die Lupe nimmt. So sollen schweizweit gültige, einheitliche Minimalanforderungen betreffend Kostendeckungsgrad sowie Auslastung definiert werden. Deckt eine Linie während einer bestimmten Dauer ihre Kosten zu weniger als 50 Prozent nicht, muss sie zwingend dahingehend geprüft werden, ob ihr Betrieb von Bahn auf Bus umzustellen ist. Auch sinnvolle und regelmässige Überprüfungen von partiellen Umstellungen zu Schwachlastzeiten dürfen nicht von vornherein zum Tabu erklärt werden.

- *Vier-Meter-Korridor für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse (Dezember):* Der Bundesrat erachtet den Ausbau des Lichtraumprofils auf der Gotthard-Achse als geeignete Massnahme, um zusätzliche alpenquerende

Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene verlagern zu können und so das Verlagerungskonzept, das mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz vom Parlament beschlossen wurde, zu ergänzen.

Der Vorschlag des Bundesrats, die Finanzierung des Vier-Meter-Korridors über den FinöV beziehungsweise den neu zu schaffenden Bahninfrastrukturfonds BIF und nicht über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) zu bewerkstelligen, ist nach Meinung von **strasseschweiz** der richtige Weg. Es handelt sich bei diesem Geschäft um ein Bahnprojekt. Die Vier-Meter-Eckhöhe auf den Zufahrtsstrecken zu den Alpenbasistunnels ist Teil der ganzen Alpentransversale von Grenze zu Grenze; deren Fehlen in der Neat-Vorlage ist von den Strassenverbänden stets kritisiert worden. Als öV-Projekt steht es in Konkurrenz zu den übrigen Bahninfrastrukturprojekten, die via FinöV/BIF bezahlt werden.

Falls das Projekt über die SFSV finanziert werden sollte, so wäre dies nach Meinung des Direktionsausschusses von **strasseschweiz** durch die Strassenverbände zu bekämpfen.

Die Dokumentationsstelle des Generalsekretariats belieferte die Mitglieder und Interessierte regelmässig sowie auf Anfrage mit aktuellen Informationen und Dokumentationen. Gedankt sei allen, welche der Geschäftsstelle von **strasseschweiz** im Berichtsjahr Dokumente zugestellt haben.

Die Dokumentationsstelle arbeitete im Berichtsjahr zu einem grossen Teil mit Leistungsaufträgen des Fonds für Verkehrssicherheit FVS, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG und des Touring Clubs Schweiz TCS.

Das Generalsekretariat **strasseschweiz** besorgte im Mandat die Geschäftsstelle der Schweizerischen Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe (SSM).

Der Personalbestand beim Generalsekretariat **strasseschweiz** betrug im Berichtsjahr vier Angestellte; dies bei insgesamt 326 Stellenprozent.

Hans Koller	Generalsekretär
Peter Kneubühler	stellvertretender Generalsekretär Informationsbeauftragter
Hans-Jörg Bardola	Leiter der Dokumentationsstelle
Margrit Hostettler-Bosshard (bis April 2012)	Sekretärin
Rebecca Bogenstätter-Fehr (ab Februar 2012)	Administration / Sachbearbeiterin Rechnungswesen

25

Der Generalsekretär und sein Stellvertreter waren in Vertretung von **strasseschweiz** Mitglieder der folgenden Kommissionen und Organisationen:

Kommission für Forschung im Strassenwesen

Expertengruppe TRASY und Lagekonferenz Erdöl im Stab des Bereichs Energie
(Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung BWL)

Vorstand des Vereins Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Vorstand des Internationalen Automobilsalons in Genf

Vorstand der Schweizerischen Verkehrswirtschaftlichen Gesellschaft (SVWG),
Forum des Schweizer Verkehrs

Verwaltungskommission des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)

Expertenrat des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)

Beirat Energieforum Schweiz

Kommission Technik des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG

Kommission Mobilität / Raumentwicklung des Schweizerischen
Gewerbeverbandes (SGV)

Infrastrukturkommission und Gruppe Strassen- und Schienenverkehr von
economiesuisse

Arbeitsgruppe Klima von economiesuisse

Der vormalige Präsident FRS, Claude Gay-Crosier, war Mitglied des Stiftungsrats
Stiftung Verkehrshaus der Schweiz, Luzern.

Der Zentralpräsident TCS, Peter Goetschi, war in Vertretung von **strasseschweiz**
Mitglied des Stiftungsrats Stiftung Klimarappen.

Automobilwirtschaft und Strassenwesen

Der schweizerische Strassenverkehr

Struktur und Entwicklung

Verkehrszählung

Der Verkehr auf den schweizerischen Autobahnen ist 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Prozent gewachsen. Diese Zunahme liegt etwas unter der langjährigen Wachstumsrate von rund 3,0 Prozent. Mit 25,9 Milliarden Fahrzeugkilometer werden auf den Nationalstrassen inzwischen 41 Prozent des gesamten Motorfahrzeugverkehrs der Schweiz abgewickelt. Beim schweren Güterverkehr liegt der Wert sogar bei 68 Prozent. Diese Zahlen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) verdeutlichen die Bedeutung des Nationalstrassennetzes für die Schweiz, obwohl es nur 2,5 Prozent der Länge des gesamten schweizerischen Strassennetzes ausmacht.

Während die Fahrleistung auf dem gesamten Strassennetz seit 1990 um rund ein Viertel angestiegen ist, hat sich die Fahrleistung auf den Nationalstrassen im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt (plus fast 108%). In den vergangenen 20 Jahren haben die Nationalstrassen praktisch das ganze zusätzliche Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr aufgenommen.

Am stärksten belastet sind die A1 zwischen Genf und Lausanne und zwischen Bern und Winterthur sowie die A2 im Raum Basel. Ein Blick auf den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) der am stärksten belasteten Messquerschnitte auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz zeigt, dass heute mehrere Nationalstrassen täglich von mehr als 100'000 Fahrzeugen befahren werden. Mit rund 143'160 Fahrzeugen pro Tag weist die Zählstelle Wallisellen auf der A1 die höchste Verkehrsbelastung auf, gefolgt von Muttenz (A2; 128'000 Fzge), Neuenhof (A1; 125'000 Fzge) und Würenlos (A1, 105'000 Fzge).

Am meisten Schwerverkehr ist auf der A1 bei Oftringen/Rothrist mit 13'146 Fahrzeugen pro Werktag gemessen worden. Im Gotthard-Strassentunnel wurden 2011 pro Werktag 2541 schwere Güterfahrzeuge registriert.

An den meisten Zählquerschnitten wurde 2011 gegenüber dem Vorjahr eine Verkehrszunahme registriert. Auf der A3 war an der Messstelle Rheinfelden-Autobahnzubringer ein Zuwachs von elf Prozent zu verzeichnen. Mit den Messstellen Müllheim (A1) mit 9,4 Prozent Verkehrszunahme und Basel, Anschluss Wiese, Kleinhünigen (A2) mit 8,6 Prozent Verkehrszunahme figurieren zwei weitere grenznahe Messstellen nach Deutschland in den vordersten Rängen der «Top-Ten-Liste».

28

Die durchschnittlich im Tag zurückgelegte Distanz pro Person ist zwischen 2005 und 2010 von rund 35 auf fast 37 Kilometer gestiegen. Dies geht primär auf eine Zunahme der gefahrenen Bahnkilometer zurück. Laut den Ergebnissen aus dem «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010» der Bundesämter für

Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) legt in der Schweiz jede Person pro Jahr 20'500 Kilometer zurück, davon 14'000 im Inland, den Rest im Ausland.

Während die Wege für Arbeit und Einkauf zugenommen haben, sind jene für die Freizeitaktivitäten geschrumpft. Obwohl die Freizeit aufgrund rund 40 Prozent aller im Inland absolvierten Tagesdistanzen nach wie vor der mit Abstand wichtigste Verkehrszweck ist, hat dieser Anteil seit 2005 um fünf Prozentpunkte abgenommen.

Bei den meisten Verkehrszwecken dominiert mit Distanzanteilen von 60 bis 90 Prozent das Auto. Die grosse Ausnahme stellen die Ausbildungswege dar, bei denen über 60 Prozent der Kilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie gegen 20 Prozent mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden. Gut die Hälfte der Bahnpendler bewältigt täglich Distanzen von zwischen 20 und 80 Kilometer, bei den Autopendlern absolvieren 60 Prozent hingegen weniger als zehn Kilometer.

Bemerkenswert ist nicht zuletzt der starke Rückgang des Führerscheinbesitzes bei jungen Erwachsenen: Während 1994 noch gut 70 Prozent der 18- bis 24-Jährigen über einen Fahrausweis verfügten, hat dieser Wert 2010 bei nur noch knapp 60 Prozent gelegen.

Rund 80 Prozent aller Haushalte verfügten 2010 über mindestens ein Privatauto. Die Privathaushalte in der Schweiz gaben im Jahr 2010 für die Mobilität gut 900 Franken oder bei einem durchschnittlich verfügbaren Einkommen von 6'800 Franken 13 Prozent ihres Budgets aus. Von diesen Mobilitätsausgaben wurden über 600 Franken für den Kauf sowie den Betrieb (Treibstoffe, Ersatzteile und Servicearbeiten) von Personenfahrzeugen verwendet. Die Fahrzeugversicherungen und -steuern machten knapp 150 Franken aus. Verkehrsdienstleistungen wie Abonnemente und Einzelfahrtscheine für Bahn, Bus, Tram, Flugzeug, Schiff und Taxi schlugen nochmals mit fast 150 Franken zu Buche. Die Angaben stammen aus einer Erhebung des Bundesamts für Statistik (BFS).

Personenverkehr

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personen- kilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2011 in Millionen):</i>		
Eisenbahnen	460,8	19 471,4
Städtischer Nahverkehr		
- Trambahnen	491,2	1 070,6
- Trolleybusse	250,8	518,1
- Busverkehr	666,4	2 528,7
Total öffentlicher Verkehr	1 869,2	23 588,8

(Quelle: BFS T 6.1 + 7.4)

	Personen	Personen- kilometer
<i>Privater Verkehr (Zahlen 2011 in Millionen):</i>		
Personenwagen	5 817	84 889
Motorräder	260	2 347
Motorfahrräder	39	135
Cars	30	2 577
Total Privater Verkehr	6 146	89 948

(Quelle: BFS Leistungen mpP Tab. 6)

Im Jahr 2011 wurden in der Schweiz auf Strassen und Schienen insgesamt 121 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. Davon entfielen rund 78 Prozent auf die Strasse (motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr), rund 16 Prozent auf die Schiene und sechs Prozent auf den Langsamverkehr. Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs auf Schienen und Strassen betrug knapp 20 Prozent.

Zwischen 1980 und 2011 stieg die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr um 34 Prozent auf 89,9 Milliarden Personenkilometer.

Die Verkehrsleistung im öV lag im Jahr 2011 bei 23,6 Milliarden Personenkilometern. Davon wurden 19,5 Milliarden Personenkilometer auf der Schiene und 4,1 Milliarden Personenkilometer auf der Strasse zurückgelegt.

Bis zur Jahrtausendwende ist der Personenverkehr auf den Strassen während Jahrzehnten stärker gewachsen als jener auf der Schiene (vgl. Tabelle 1 A im Anhang: *Nachfrage im Personenverkehr*). Gemessen an den Verkehrsleistungen in Personenkilometer konnte mit dem starken Ausbau des Angebots im schienengebundenen öffentlichen Verkehr (Eröffnung der Bahn 2000) verbunden mit einer mobilitätsfördernden Tarifgestaltung (Abonnemente) der Trend hin zur Schiene eingeleitet werden. Seither wächst der Schienenverkehr jährlich um durchschnittlich 4,5 Prozent, während der Strassenverkehr jedes Jahr durchschnittlich um 1,4 Prozent ansteigt.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)

(Zahlen in Millionen)	1995	2000	2005	2009	2010	2011
Beförderte Personen (MiV)	5 208	5 990	5 858	5 958	6 056	6 146
Personenwagen	4 913	5 691	5 335	5 648	5 648	5 817
Motorräder	162	195	188	244	254	260
Motorfahrräder	106	80	36	37	38	39
Cars	27	25	26	29	29	30

Personenkilometer

Total MiV	73 779	79 142	82 014	87 248	88 702	89 948
Personenwagen	69 586	74 984	77 844	82 459	83 775	84 889
Motorräder	1 512	1 834	1 804	2 209	2 296	2 347
Motorfahrräder	354	237	131	129	132	135
Cars	2 327	2 087	2 235	2 450	2 499	2 577
Total Langsamverkehr	5 936	6 502	7 211	77 503	7 582	7 651
Fahrräder	2 217	2 314	1 957	2 081	2 116	2 132
zu Fuss	3 719	4 188	5 254	5 422	5 466	5 519

(Quelle: BFS Leistungen mpP Tab. C)

Güterverkehr

Transportnachfrage im Güterverkehr

Wirtschaftswachstum und die zunehmende Handelsverflechtung führten zu mehr Güterverkehr. So haben die Transportleistungen in der Schweiz aufgrund der Zahlen des Bundesamts für Statistik (BFS) zwischen 1993 und 2011 auf der Strasse um 53 Prozent und auf der Schiene um 39 Prozent zugenommen. Zum Vergleich: Die Wohnbevölkerung der Schweiz ist im selben Zeitraum um 14 Prozent angestiegen. Auf Strasse und Schiene wurden 2011 Transportleistungen von insgesamt 27,7 Milliarden Tonnenkilometer erbracht (2010: 26,9; +3,0%)

Auf den Schweizer Strassen legten die Güterfahrzeuge 2011 6,1 Milliarden Kilometer zurück (2010: 5,9; +3,4%). Davon entfielen gut 60 Prozent auf leichte Fahrzeuge (Lieferwagen und Sattelschlepper mit höchstens 3,5 t Gesamtgewicht). Die Transportleistung betrug 17,5 Milliarden Tonnenkilometer (2010: 17,1; +2,6%). Auf der Schiene wurde eine Transportleistung von 10,2 Milliarden Tonnenkilometer (2010: 9,8; +3,7%) erbracht.

Die schweizerische Verkehrspolitik will seit Jahrzehnten den Güterverkehr verstärkt von der Strasse auf die Schiene verlagern. Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung schwankte in den letzten 20 Jahren zwischen 42 und 36 Prozent, dies mit sinkender Tendenz. Die jährlichen Schwankungen sind auf der Schiene generell grösser als auf der Strasse. Insbesondere wegen der Erhöhung der Gewichtslimite für Güterfahrzeuge in den Jahren 2001 (von 28 auf 34 Tonnen) und 2005 (auf 40 Tonnen) konnte die Schiene ihren Anteil am Gütertransport nicht halten; er sank nahezu kontinuierlich und beträgt gemäss neuesten Zahlen (2011) 14,9 Prozent bei der beförderten Tonnage (Strassenverkehr: 85,1%) und 36,7 Prozent bei der Transportleistung in Tonnenkilometer (Strassenverkehr 63,3 %).

31

Auf der Strasse hingegen nahm die beförderte Tonnage seit dem Jahr 2000 um durchschnittlich 1,5 Prozent pro Jahr zu (Zahlen bis 2011; vgl. Tabelle 2 A im Anhang: *Nachfrage im Güterverkehr*). Innerhalb von elf Jahren ist die Transportmenge des Strassennutzverkehrs um 18 Prozent auf 372 Millionen Tonnen gewachsen; der Anteil der Strasse an der gesamten beförderten Gütermenge (in Tonnen) beträgt aktuell 85,1 Prozent. Die Bahnen transportierten im Jahr 2011 65,0 Millionen Tonnen, was 4,2 Prozent mehr als im Jahr

2000 ausmachte und aktuell einem Anteil von 14,9 Prozent an der gesamten beförderten Gütermenge entspricht.

Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA; 1. Januar 2001) und deren schrittweise, markante Erhöhung (in den Jahren 2005 und 2008) sowie die übrigen Massnahmen der Verlagerungspolitik vermochten sich somit nicht nachhaltig auf die Verkehrsleistungen des Strassengüterverkehrs und dessen Anteil am Modalsplit Schiene/Strasse auszuwirken. Zu den übrigen Massnahmen der schweizerischen Verlagerungspolitik zugunsten des Schienengüterverkehrs zählen die Modernisierung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs.

Der Güterverkehr der Bahnen erfolgt wesensgerecht hauptsächlich über lange Distanzen, während der Strassengütertransport auf kürzeren Strecken vermehrt in der Fläche eingesetzt wird. Beim Binnen-, Import- und Exportverkehr dominiert der Strassenverkehr mit Anteilen von jeweils rund drei Viertel an den Transportleistungen. Beim Transitverkehr hingegen überwiegt der Schienengüterverkehr mit einer Quote von 70 Prozent. Die Schiene bietet vor allem bei längeren Transportwegen – wie dies im Transitverkehr der Fall ist – Vorteile.

Das Wachstum des Strassentransports ging zur Hauptsache auf das Konto der Sattelmotorfahrzeuge. Diese Kategorie hat ihre Transportleistung (in Tkm) gegenüber dem Jahr 2000 um 96 Prozent (Zahlen bis 2011) gesteigert und den grössten Produktionsgewinn aus der Erhöhung der Gewichtslimite gezogen, während die Lastwagen ihre Transportleistung seit der Einführung der 40-Tonnen-Limite um rund zehn Prozent vermindert haben. Das Wachstum der Transportleistungen der leichten Nutzfahrzeuge betrug hingegen ebenfalls beachtliche 29 Prozent. Die Sattelmotorfahrzeuge bewältigen heute 52 Prozent der Transportleistungen auf Schweizer Strassen (2000: 34%), die Lastwagen 42 Prozent (2000: 60%) und die leichten Nutzfahrzeuge sechs Prozent (2000: 6%).

Der Anteil des internationalen Schwerverkehrs (Import-, Export- und Transitverkehr in Tkm) am Güterverkehr der Schweiz beträgt derzeit 40 Prozent. Im Jahr 2000 hatte dieser Anteil noch 30 Prozent betragen. Die Transportleistung der ausländischen Nutzfahrzeuge hat zwischen 2000 und 2011 um 70 Prozent zugelegt.

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Der Güterverkehr über die schweizerischen, französischen und österreichischen Alpenübergänge zwischen Mt. Cenis und Brenner hat im Jahr 2011 auf Schiene und Strasse gegenüber dem Vorjahr um 2,1 Millionen Tonnen oder 2,8 Prozent zugenommen. Es sind 105,0 Millionen Tonnen Güter transportiert worden. Gegenüber 1980 (50,7 Mio. t) entsprach dies einer Zunahme um 111,2 Prozent.

Der Schienenanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr betrug im Jahr 2010 40,3 Prozent (Vorjahr: 39,9%). Der Schienenanteil in den einzelnen Ländern lag in der Schweiz bei 63,9 Prozent (62,6%), 32,5 Prozent (33,4%) in Österreich und 14,3 Prozent (16,5%) in Frankreich.

Der Anteil des Transitverkehrs am gesamten alpenquerenden Güterverkehr belief sich auf 67,0 Prozent (Vorjahr: 68,3%). Der entsprechende Anteil betrug in Frankreich 12,1 Prozent (11,7%), in der Schweiz waren es 76,2 Prozent (78,9%) und in Österreich 88,4 Prozent (88,5%). Der Modalsplit im Transitverkehr 2011 wies einen Bahnanteil für die Schweiz von 71,8 Prozent (70,3%) auf, für Österreich von 35,9 Prozent (33,5%). Auf den französischen Übergängen wurde kein Transitverkehr auf der Schiene registriert.

Im alpenquerenden Güterverkehr der Schweiz sind 2012 auf der Schiene mit 23,7 Millionen Tonnen (2011: 25,6 Mio. t) rund 1,7mal mehr Güter transportiert worden als auf der Strasse (13,8 Mio. t; 2011: 14,5 Mio. t). Insgesamt wurden im Berichtsjahr auf Schiene und Strasse zusammen 37,5 Millionen Tonnen Güter durch die Schweizer Alpen befördert (2011: 40,1 Mio. t). Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr beträgt 6,4 Prozent, wobei die Schiene (-7,5%) die höheren Einbussen hinnehmen musste als die Strasse (-4,5%). Der Modalsplit bezifferte sich auf 63 zu 37 Prozent zugunsten des Schienentransports. Seit dem Jahr 2000 nahm die beförderte Tonnage auf der Schiene durchschnittlich um jährlich 1,6 Prozent und auf der Strasse sogar um 4,0 Prozent pro Jahr zu (vgl. Tabelle 3 A im Anhang: *Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr*).

Im reinen Transitverkehr durch die Schweiz (Transport von Grenze zu Grenze) wurden auf der Schiene mit rund 21,9 Millionen Tonnen (Zahlen per 2011) rund zweieinhalb Mal mehr Güter transportiert als auf der Strasse (8,6 Mio. t). Der Modalsplit bezifferte sich hier auf 72 zu 28 Prozent zugunsten des Schienentransports. Seit dem Jahr 2000 nahm die beförderte Tonnage des Transitverkehrs auf der Schiene im Durchschnitt pro Jahr um 2,7 Prozent und auf der Strasse sogar um 6,3 Prozent zu (Zahlen bis 2011; vgl. Tabelle 3 A im Anhang: *Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr*).

Gemessen am letzten Jahr (2000) vor der Einführung der LSVA und der übrigen flankierenden Massnahmen zum Schwerverkehrsabkommen mit der EU hat der Strassenverkehr über die Schweizer Alpen (bis zum Jahr 2011) um 55 Prozent zugenommen, während der Bahngüterverkehr lediglich ein Wachstum von 15 Prozent verzeichnen konnte. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr seit 2000 um sieben Prozentpunkte auf 63 Prozent vermindert. Der Marktanteil der Strasse hingegen ist um sieben Prozentpunkte auf 37 Prozent gestiegen.

Das Tropfenzähler- beziehungsweise Dosierungssystem für den Schwerverkehr am Gotthard- und San-Bernardino-Strassentunnel, das seit Anfang 2002 praktiziert wird, hat der Entwicklung im Strassentransit nicht Einhalt geboten. Den Bahnen ist es nicht gelungen, aus diesen Erschwernissen beim Konkurrenten Strassenverkehr einen marktmässigen Nutzen zu ziehen.

Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr Schweiz

Alpenquerender Verkehr Schweiz (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr) (Fzge in Tausend)			Transitverkehr Schweiz (Fzge in Tausend)	
2000:	1404		736	
2005:	1204		590	
2006:	1180	(-2%)	582	(-1%)
2007:	1263	(+7%)	647	(+11%)
2008:	1275	(+1%)	672	(+4%)
2009:	1180	(-7%)	638	(-5%)
2010:	1256	(+6%)	670	(+5%)
2011:	1259	(+0,1%)	661	(-1%)
2012:	1209	(-4,0%)		

(Quelle: UVEK, Alpinfo 2011)

Im Jahr 2012 haben rund 1,21 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchquert, das sind vier Prozent weniger als im Vorjahr. Insgesamt lag die Fahrtenzahl um 13,9 Prozent unter jener des Referenzjahres 2000 und 559'000 Fahrten über dem im Güterverkehrsverlagerungsgesetz angestrebten Zielwert (650'000 Fahrten).

Während der Sperrung der Gotthard-Eisenbahnlinie als Folge des Felssturzes bei Gurtellen im Juni wurde auf den Strassen über die Alpen spürbar mehr Verkehr festgestellt. Auf den vier Alpenstrassenübergängen (Gotthard, San Bernardino, Simplon und Grosse St. Bernhard) wurden täglich durchschnittlich rund 250–300 zusätzliche Lastwagen gemessen. Diese Zunahme konnte jedoch problemlos bewältigt werden.

Die mehrjährige Entwicklung der Lastwagenfahrten über die Schweizer Alpen zeigt, dass sich der alpenquerende Lastwagenverkehr auf der Nord-Süd-Achse nicht in jenem Mass reduzieren lässt, wie dies im revidierten Güterverkehrsverlagerungsgesetz vorgesehen ist (650'000 Lastwagen spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, das heisst voraussichtlich 2018). Damit bestätigt sich weiterhin, dass die Zielvorgabe für die alpenquerenden Fahrten schwerer Güterverkehrsfahrzeuge nicht realistisch ist.

Die Schweiz hat wohl den innenpolitischen Verfassungsauftrag des Alpenschutzartikels, der eine Verlagerung des grenzüberschreitenden, alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlangt. Andererseits besteht ausserpolitisch, aufgrund des Landverkehrsabkommens mit der EU, die völkervertragliche Verpflichtung, den EU-Transporteuren den freien Transit durch die Schweiz auf der Strasse zu gewähren. Die freie Wahl der Verkehrsmittel ist garantiert, und zwar diskriminierungsfrei. Mit der Erhöhung des Gesamtgewichts auf 40 Tonnen (ab 2001) wurde ein starker Anreiz für den Transitverkehr auf der Strasse geschaffen. Die Schweiz betreibt somit eine Verkehrspolitik, die zum einen die Transitstrecken auf der Strasse dem europäischen Güterverkehr weit öffnet und zum andern, aus innenpolitischen Gründen, nicht bereit ist, die Strassenkapazitäten zu erhöhen. Leidtragende sind in erster Linie die einheimischen Transporteure und mit ihnen die gesamte Schweizer Wirtschaft.

Mit dem Verlagerungsbericht 2011 stellte auch die Landesregierung fest, dass das Zwischenziel von einer Million alpenquerender Lastwagenfahrten per Ende 2012 und – mit den bestehenden Instrumenten – auch das Endziel von jährlich 650'000 Fahrten ab dem Jahr 2018 nicht erreicht werden kann. Von der Einführung einer planwirtschaftlichen Alpentransitbörse (ATB), wie sie in früheren Projektideen des federführenden UVEKs ins Auge gefasst worden ist, nahm der Bundesrat vorläufig Abstand. Stattdessen setzt die Landesregierung nebst der Weiterführung der bestehenden Verlagerungsinstrumente und flankierenden Massnahmen auf den Bau eines Vier-Meter-Korridors für den Verlad von Sattelauflegern mit einer Eckhöhe von vier Meter auf der Gotthard-Achse der NEAT. Zudem soll der Spielraum, den das Landverkehrsabkommen bei der Festlegung von Gebühren für den alpenquerenden Schwerverkehr zulässt, weiter genutzt werden.

Entwicklung des Fahrzeugbestands

Der Schweizer Motorfahrzeugbestand hat im Berichtsjahr gemäss den Daten des BFS gesamthaft um 2,3 Prozent auf 5,6 Millionen zugenommen. Dies entspricht der grössten prozentualen Zunahme seit 2001. Insgesamt waren 2012 auf den Schweizer Strassen mehr als doppelt so viele Motorfahrzeuge unterwegs wie noch 1980.

Gut drei Viertel der Motorfahrzeuge sind Personenwagen. Ihr Bestand ist 2012 um 2,2 Prozent auf knapp 4,3 Millionen angewachsen. Die Anzahl Motorräder vergrösserte sich um 2,1 Prozent auf 679'800 und jene der Sachtransportfahrzeuge um 3,8 Prozent auf 361'900 – Letztere aufgrund des Wachstums beim Lieferwagenbestand (+4,4%).

Bei den Personenwagen liegen Dieselaautos weiterhin im Trend. Ihr Bestand vergrösserte sich 2012 gegenüber dem Vorjahr um 12,9 Prozent auf 934'100 Fahrzeuge. Damit machten sie 22 Prozent der gesamten Schweizer Personenwagenflotte aus. 1990 hatte der entsprechende Wert erst 2,7 Prozent betragen.

Prozentual betrachtet vermochten zwischen 2011 und 2012 auch die Hybridfahrzeuge (+27,5%) und die Elektroautos (+68,4%) stark zuzulegen. Mit Beständen von 28'100 beziehungsweise 1800 Fahrzeugen sind ihre Anteile an der schweizerischen Autoflotte aber nach wie vor marginal.

Der Blick auf die Antriebsarten zeigt, dass der Anteil der allradbetriebenen Fahrzeuge weiter zugenommen hat. Diese machten 2012 annähernd ein Viertel aller Personenwagen aus. Auch die Stationswagen (Kombis) erfreuten sich nach wie vor grosser Beliebtheit. Die Anzahl der Autos mit dieser Karosserieform hat um 7,1 Prozent zugenommen und beläuft sich neu auf 1'039'742 Stück.

Das mittlere Alter der PW lag unverändert gegenüber dem Vorjahr bei 8,2 Jahren mit leicht steigender Tendenz.

Der durchschnittliche Hubraum der in der Schweiz immatrikulierten Personenwagen sank von 1964 Kubikzentimeter im Vorjahr auf 1957 Kubikzentimeter im Jahr 2012. Damit hat sich die seit 2007 zu beobachtende Tendenz zu kleineren Motoren weiter konsolidiert. Nichts desto trotz ist die Anzahl Fahrzeuge mit

besonders grossen Motoren (mehr als 2500 Kubikzentimeter) zwischen 2007 und 2012 weiter angestiegen (+5,5%).

*Personenwagen auf 1000 Einwohner¹ nach Grossregionen
(Motorisierungsgrad)*

	2000	2005	2010	2011
Schweiz	492	515	517	529
Genferseeregion	528	536	518	529
Espace Mittelland	476	505	514	525
Nordwestschweiz	474	500	508	518
Zürich	483	504	484	496
Ostschweiz	469	502	531	545
Zentralschweiz	486	517	539	548
Tessin	592	600	609	624

)¹ bis 2010: mittlere Wohnbevölkerung;
ab 2011: ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember des Vorjahrs

Von den angrenzenden Ländern ist Italien (2010: 602) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in Österreich (2010: 529), Deutschland (2010: 517) und Frankreich (2010: 496) gleich beziehungsweise geringer ist.

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind im Berichtsjahr bei Unfällen auf den Schweizer Strassen 339 Menschen getötet worden, 19 mehr als im Vorjahr. 4202 Personen wurden schwer verletzt, 235 weniger als 2011. Insgesamt ereigneten sich 18'148 Unfälle mit Personenschaden. Bei den Schwer- und Leichtverletzten (18'016 Personen) setzte sich der rückläufige Trend der letzten Jahre erfreulicherweise fort. Wegen des tragischen Carunglücks im Tunnel von Siders vom 13. März nahm jedoch die Zahl der getöteten Menschen im Vergleich zum Vorjahr zu.

Die Zahl der getöteten Fussgänger ist auf 75 Personen angestiegen (+6% mehr als im Vorjahr). 20 Personen sind auf Fussgängerstreifen verunfallt (-29%). Eine ungünstige Entwicklung ist bei den E-Bike- und Motorradfahrenden zu beobachten. Im Berichtsjahr verunfallten acht E-Bikefahrende tödlich; dies sind sechs mehr als 2011. Ausserdem sind 74 Motorradfahrende ums Leben gekommen (2011: 68). Erfreulicherweise ist aber die Zahl der mit dem Motorrad schwer verletzten Personen spürbar zurückgegangen (-12,5%)

36

(Tabelle 13 A enthält Angaben zu den Strassenverkehrsunfällen; Anhang)

Studien

Eine Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) über die Wirkung der Zweiphasenausbildung gelangte zum Schluss, dass der Rückgang der durch junge Neulenkende verursachten Verkehrsunfälle mit schwerverletzten und getöteten Personen stärker ist als die durchschnittliche Reduktion in allen Alterskategorien. Indessen konnten gemäss bfu-Bericht die Sicherheitseffekte der Weiterbildungskurse nicht im erwartbaren Ausmass nachgewiesen werden. Angesichts der Tatsache, dass das Risiko, zu verunfallen, in den ersten Monaten des Führerausweisbesitzes am höchsten sei, würden die Kurse heute zu spät besucht. Eine deutlich frühere Absolvierung der Kurse berge somit ein grosses Sicherheitspotenzial in sich.

Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) haben die Versuche mit Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen (AGK) auf den Nationalstrassen A2 und A9 gezeigt, dass diese die Verkehrssicherheit auf Autobahnen erhöhen. Sowohl auf dem Testabschnitt im Arisdorf-Tunnel (A2, BL) als auch auf jenem zwischen Aigle und Bex (A9, VD) sei der Verkehr verflüssigt worden, und habe die Anzahl der erfassten Tempoüberschreitungen markant abgenommen. Ausserdem seien keine negativen Auswirkungen registriert worden. An den Ein- und Ausgangsportalen der Anlagen werde nicht abgebremst, wie dies bei herkömmlichen Geschwindigkeitskontrollen oft der Fall ist. Deshalb werde auch der Verkehrsfluss nicht gestört. Zudem hätten keine Kompensationseffekte festgestellt werden können: Fahrzeuge, die zum Beispiel die erste Hälfte des Abschnitts zu schnell und anschliessend massiv langsamer fahren, seien nicht beobachtet worden.

Allerdings erlaubten die mit den zwei Pilotanlagen gewonnenen Erkenntnisse bislang noch keine allgemein gültige Quantifizierung der generellen Zusammenhänge zwischen der Veränderung beziehungsweise dem Rückgang der Geschwindigkeiten und dem Unfallgeschehen. Ebenfalls noch keine Aussagen könnten über die Wirkung einer AGK auf die Leistungsfähigkeit des betreffenden Streckenabschnitts gemacht werden, da sich das Verkehrsaufkommen auf beiden Pilotabschnitten unter normalen Betriebsbedingungen unterhalb der Leistungsgrenze bewegt und Störungen im Verkehrsfluss praktisch ausgeschlossen sind.

Verkehrssicherheitsmassnahmen

Die Eidgenössischen Räte haben im Berichtsjahr die Beratungen zum Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» mit der Schlussabstimmung in beiden Kammern am 15. Juni 2012 abgeschlossen. Zuvor hatte der Ständerat in der Frühjahrssession eine Bestimmung aufgenommen, wonach der Bund künftig – in Zusammenarbeit mit den Kantonen – für die baulichen Anforderungen punkto Ausgestaltung von Fussgängerstreifen verantwortlich sein soll.

37

In der Frage der Alkoholkontrolle hat sich der Nationalrat im Differenzbereinungsverfahren dem Ständerat angeschlossen, wonach neu statt einer Blutprobe auch ab 0,8 Promille ein Atemlufttest genügen und als beweissicher gelten soll. Bluttests sind nur noch bei Verdacht auf Drogen vorgesehen oder wenn dies der Kontrollierte ausdrücklich verlangt. Auf diese Weise kann die Polizei gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) dreimal mehr Alkoholkontrollen als heute durchführen.

Ferner einigten sich die beiden Räte darauf, dass Kinder bis sechs Jahre mit dem Velo nur unter Aufsicht einer mindestens 16jährigen Person auf Hauptstrassen unterwegs sein dürfen. Im Gegensatz zum Ständerat hielt die Grosse Kammer allerdings daran fest, dass Kinder unter 14 Jahre beim Radfahren nicht zum Helmtragen verpflichtet werden, was in der Folge auch im Ständerat mehrheitliche Akzeptanz gefunden hat.

Wesentlicher Teil der SVG-Revision unter dem Titel «Via sicura» war nicht zuletzt, dass schärfere Massnahmen gegen Raser verankert wurden und der Bundesrat die Gesetzesvorlage deshalb als indirekten Gegenvorschlag zur Raser-Initiative propagierte. Insbesondere das Massnahmenpaket gegen Raser wie zum Beispiel die Festsetzung der Geschwindigkeitsüberschreitungen, ab denen ein Raserdelikt vorliegt, oder die Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen bei groben Verkehrsregelverletzungen wie etwa krassen Geschwindigkeitsübertretungen traten per 1. Januar 2013 in Kraft.

Entsprechend den neuen Regelungen gilt als Raser, wer die vorgeschriebene Geschwindigkeit wie folgt überschreitet: in Tempo-30-Zonen um 40 Stundenkilometer (km/h), innerorts (50 km/h) um 50 km/h, ausserorts (80 km/h) um 60 km/h und auf Autobahnen (120 km/h) um 80 km/h. Ebenso gilt als Raser, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Toten eingeht, namentlich durch waghalsiges Überholen oder durch die Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen.

Weitere Massnahmen mit Gültigkeit ab 2013 sind unter anderem das Verbot von Radarwarnungen oder die Anpassung des Mindestalters von Radfahrenden und Fuhrleuten. Eine zweite Tranche von «Via sicura» soll auf Anfang 2014 in Kraft treten. Diese beinhaltet Massnahmen, welche Umsetzungsvorschriften auf Verordnungsstufe bedürfen. Der dritte Teil der Massnahmen benötigt aufgrund von Anpassungen der Informatiksysteme bei Bund und Kantonen mehr Vorbereitungszeit und kann deshalb erst ab 2015 in Kraft gesetzt werden.

Die Eidgenössische Volksinitiative «Schutz vor Rasern» (Raser-Initiative) wurde Anfang November zurückgezogen. Gemäss der Strassenopfer-Organisation RoadCross seien mit dem Massnahmenpaket «Via sicura» zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes und des Strafgesetzbuchs die Anliegen der Initianten bereits erfüllt worden. Die Raser-Initiative wollte eine massive Strafverschärfung bei besonders krasser Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, bei waghalsigem Überholen oder bei Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen einführen.

Der Bundesrat hatte den Eidgenössischen Räten die Ablehnung der Raser-Initiative und aufgrund der laufenden Revision des Strassenverkehrsgesetzes den Verzicht auf einen direkten Gegenentwurf beantragt.

Strassenverkehrsrecht

Neue Rechtsbestimmungen

Bundesrat und Parlament haben im Berichtsjahr die folgenden Rechtsbestimmungen erlassen und teilweise bereits in Kraft gesetzt:

– 2. März: Helmpflicht für schnelle E-Bikes

Um mit Blick auf die sogenannten E-Bikes der technischen Entwicklung Rechnung zu tragen und die Sicherheit zu erhöhen, hat der Bundesrat die entsprechenden Verordnungen angepasst. Zur Kategorie der Leicht-Motorfahrräder gehören künftig alle E-Bikes mit einer Leistung bis 500 Watt. Diese E-Bikes dürfen ohne Pedalbetätigung bis zu 20 Stundenkilometer (km/h) schnell sein, mit Tretunterstützung bis zu 25 km/h. Für Lenkerinnen und Lenker solcher E-Bikes wird das Tragen eines Velohelms aus Sicherheitsgründen empfohlen; es ist aber nicht obligatorisch. Leicht-Motorfahrräder brauchen gleich wie Fahrräder keine Zulassung und kein Kontrollschild.

Bei den schnelleren E-Bikes wird die Tretunterstützung auf 45 km/h begrenzt. Sie gelten als Motorfahrräder und benötigen ein entsprechendes Kontrollschild. Für Lenkerinnen und Lenker von E-Bikes dieser Kategorie ist ab dem 1. Juli 2012 entweder das Tragen eines geprüften Velohelms (falls dank Tretunterstützung Tempo von über 25 km/h möglich ist) oder – wie bisher – eines geprüften Mofahelms (falls bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h) obligatorisch.

– 2. März: Warn- und Fahrassistenzsysteme für neue Personenwagen

Neu zugelassene Personenwagen müssen künftig mit zusätzlichen Warn- und Fahrassistenzsystemen ausgerüstet werden (z.B. Antiblockier- und Notbrems-Assistenzsysteme, Fahrdynamik-Regelsysteme, Reifendrucküberwachungs- und Spurhaltewarnsysteme). Diese Neuerungen werden gestaffelt und mit der Europäischen Union (EU) abgestimmt bis ins Jahr 2014 eingeführt.

In Fahrzeugen fest eingebaute spezielle Kindersitze müssen neu ein gleichwertiges Schutzniveau bieten, wie die als Zubehör gekauften Kindersitze. Zurzeit sind für die fest eingebauten Kindersitze lediglich Beckengurte vorgeschrieben. Dies gilt für Fahrzeuge, die ab 1. August 2012 erstmals zugelassen oder entsprechend umgebaut werden.

– 2. März: Tagfahrlicht-Obligatorium

Personen-, Last- und Lieferwagen sowie Busse müssen analog zur EU obligatorisch mit Tagfahrlichtern ausgerüstet werden. Das Obligatorium gilt für Fahrzeuge, die ab 1. Oktober 2012 neu typengenehmigt werden.

Der Direktimport von neuen Personenwagen aus dem EU-Raum wird vereinfacht. Die heute obligatorische Fahrzeugprüfung vor der Zulassung wird unter gewissen Bedingungen entfallen. Die Strassenverkehrsämter kontrollieren ab 1. Mai 2012 beim Vorliegen einer europäischen Übereinstimmungsbescheinigung («CoC») nur noch die Konformität von Fahrzeug und CoC und erheben die für die Ausstellung der Fahrzeugdokumente und für die Besteuerung benötigten Daten.

– 15. Juni: Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Eidgenössischen Räte haben eine Vielzahl von neuen Bestimmungen im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms «Via sicura» festgelegt. Die einzelnen Massnahmen treten gestaffelt in Kraft:

Das Massnahmenpaket gegen Raserdelikte wie zum Beispiel die massive Verschärfung der Bestrafung sowie die Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen bei groben Verkehrsregelverletzungen trat per 1. Januar 2013 in Kraft.

Weitere Massnahmen mit Gültigkeit ab 2013 sind unter anderem das Verbot von Radarwarnungen oder die Anpassung des Mindestalters von Radfahrenden und Fuhrleuten.

Eine zweite Tranche von «Via sicura» soll auf Anfang 2014 in Kraft treten. Diese beinhaltet Massnahmen, welche Umsetzungsvorschriften auf Verordnungsstufe bedürfen.

Der dritte Teil der Massnahmen benötigt aufgrund von Anpassungen der Informatiksysteme bei Bund und Kantonen mehr Vorbereitungszeit und kann deshalb erst ab 2015 in Kraft gesetzt werden.

Projekte für Volksinitiativen

Die Interessengemeinschaft (IG) Motorrad hat im Februar des Berichtsjahrs die Eidgenössische Volksinitiative «Für eine Verflüssigung des Strassenverkehrs und weniger Stau (Motorrad- und Roller-Initiative)» lanciert. Motorisierte Zweiradfahrer sollten künftig die Busspuren mitbenützen und langsam an stehenden Fahrzeugkolonnen vorbeifahren dürfen. Zudem sollte eine Verflüssigung des innerstädtischen Verkehrs erreicht werden, indem das Prinzip der grünen Welle angewendet wird. Nicht zuletzt verlangte das Volksbegehren, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet ist.

Die Unterschriftensammlung für die Motorrad- und Rollerinitiative ist gegen Ende des Berichtsjahrs eingestellt worden. Grund dafür sei laut den Initianten, dass der finanzielle sowie personelle Aufwand unterschätzt wurde. Die Sammelfrist hätte noch bis 7. August 2013 gedauert.

Die Delegierten der Auto-Partei haben am 19. Mai einstimmig die Lancierung von drei Eidgenössischen Volksinitiativen beschlossen. Mit dem ersten Volksbegehren soll der Bund dazu verpflichtet werden, das Nationalstrassennetz dem exorbitant gestiegenen Verkehrsaufkommen anzupassen. Die zweite Initiative soll die Finanzierung des verlangten Ausbaus des Nationalstrassennetzes sicherstellen. Statt wie bislang 50 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf den Treibstoffen sollen künftig hundert Prozent ausschliesslich für Strassenzwecke verwendet werden. Mit dem dritten Vorhaben wird beabsichtigt, die Tempolimiten auf Autobahnen und Ausserortsstrecken auf das Niveau anzuheben, das vor der sogenannten Waldsterbenslüge galt. Zudem soll der Entwicklung von immer mehr Tempo-30-Beschränkungen Einhalt geboten werden.

Administrativmassnahmen

Im Berichtsjahr mussten in der Schweiz gemäss den Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des ASTRA 76'196 Personen ihren Führerausweis abgeben. Das waren 717 weniger als im Vorjahr. Hinzu kommt der Entzug von 3095 Lernfahrausweisen.

Hauptgründe für den Ausweisentzug waren wie in den Jahren zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellem Fahren nahmen um 4,2 Prozent auf 30'863 Fälle ab. Im Jahr 2010 wurde hier noch ein Allzeit-Höchststand (34'427 Entzüge) festgestellt. Nur noch leicht abgenommen haben Massnahmen gegen alkoholisierte Lenkerinnen und Lenker. Die Entzüge wegen Angetrunkenheit (0,8 Promille und mehr) nahmen um 0,6 Prozent ab (17'105 Fälle), die Verwarnungen (0,5 bis 0,79 Promille) um 4,5 Prozent (6084 Fälle).

Bei den Ausweisentzügen wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung war 2012 nach der Abnahme im Vorjahr wieder eine Zunahme zu verzeichnen. Die unerlaubte Verwendung von Kommunikations- und Multimediaelektronik wie Telefon und Navigationsgeräte im Fahrzeug war Ursache von 10'232 Ausweisentzügen (Vorjahr: 9575), was einer Zunahme von fast sieben Prozent entspricht.

Die meisten Ausweisentzüge waren auf einen bis drei Monate befristet (61,6%). Führerausweisentzüge von sieben bis zwölf Monaten nahmen um 3,6 Prozent auf 3351 Fälle ab. Ausweisentzüge, die länger als zwölf Monate dauern, haben von 1517 auf 1432 (-5,6%) ebenfalls erneut abgenommen. 20,6 Prozent der Ausweise mussten hingegen auf unbestimmte Zeit entzogen werden. Dies entspricht einer Zunahme um knapp 4,5 Prozent (Vorjahr: Zunahme um 6,5%).

Das im Jahr 2005 eingeführte, verschärfte Recht (Kaskadensystem mit stufenweiser Verlängerung der Entzugsdauer für Wiederholungstäter) führte erstmals zu einer nur noch geringen Zunahme der Anzahl Führerausweisentzüge. Wenn sich dies auch in den kommenden Jahren fortsetzt oder die Anzahl Führerausweisentzüge gar abnehmen sollte, sei das Hauptziel der Revision erreicht, hielt das ASTRA fest.

Im Berichtsjahr wurden schweizweit 4098 verkehrspsychologische Untersuchungen zur Abklärung der charakterlichen Eignung zum sicheren Fahren angeordnet. Dies bedeutete eine erneute Zunahme um knapp 17 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Als wichtigste Ursachen dafür gelten,

- dass nach der Annullierung des Führerausweises auf Probe ein neuer Lernfahrausweis nur beantragt werden kann, wenn eine verkehrspsychologische Untersuchung bestanden worden ist
- oder dass seit 2005 im verschärften Kaskadensystem für Wiederholungstäter nach drei schweren Widerhandlungen für das Wiedererlangen des Führerausweises eine verkehrspsychologische Untersuchung der Fahreignung des Täters bestanden werden muss.

Die Ergebnisse der verkehrspsychologischen Untersuchungen zeigten, dass vielen Personen die charakterlichen Voraussetzungen zum sicheren Fahren fehlen. Diese mussten deshalb den Führerausweis auf unbestimmte Zeit abgeben (Zunahme um 128 auf 1151 Fälle; +12,5%).

(Die Tabelle 14 A im Anhang orientiert über die Führerausweisentzüge 2012.)

Die Erfolgsquote bei den theoretischen Führerprüfungen für Personenwagen und Motorräder ist 2012 im Vergleich zum Vorjahr von 69,3 auf 71,5 Prozent gestiegen; dies bei einem leicht tieferen Volumen von 140'826 durchgeführten Theorieprüfungen (Vorjahr 143'606). Bei der praktischen Führerprüfung der Kategorie B ist die Erfolgsquote im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen. 65,5 Prozent der Prüfungen konnten erfolgreich abgelegt werden. Die Anzahl dieser Prüfungen bewegte sich mit 142'136 auf dem Niveau des Vorjahrs. Bei den praktischen Führerprüfungen der beiden Motorrad-Kategorien A und A1 sind die Erfolgsquoten im Vergleich zum Vorjahr minim gestiegen. Es wurden 66,9 Prozent von 36'106 Prüfungen erfolgreich absolviert.

Verkehrspolitik

Europäische Union (EU)

Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU

Im Berichtsjahr sind die flankierenden Massnahmen im Rahmen des Landverkehrsabkommens Schweiz–EU aus dem Jahr 2001 zur Regelung des Strassengüterverkehrs fortgesetzt worden. Am Gotthard gilt das «Tropfenzähler-Regime», bei dem die Lastwagen einzeln unter Einhaltung eines Abstands von 150 Meter in den Tunnel geschickt werden. Sobald die Kapazität des Gotthard-Strassentunnels – dies gilt auch am San-Bernardino-Tunnel – überschritten wird, kann die «Phase Rot» ausgerufen werden. In diesem Fall werden die Camions vorgelagert der Tunnelrampen in Warteräumen blockiert. Für Transporte in die Südschweiz gelten Erleichterungen, indem Fahrzeuge mit einer so genannten S-Berechtigung bei Verkehrsüberlastung die vorgelagerten Warteräume umfahren dürfen und direkt ins «Tropfenzählersystem» eingewiesen werden.

Im Berichtsjahr wurde die «Phase Rot» für den alpenquerenden Strassengüterverkehr an keinem Tag angeordnet.

Schwerverkehrskontrollzentren: Im Berichtsjahr standen zur Überwachung des Strassengüterverkehrs sechs Schwerverkehrskontrollzentren (SVZ) zur Verfügung: in Schaffhausen, in Unterrealta (GR), in Ostermundigen (BE), in Ripshausen bei Erstfeld (UR) und in Stans (NW) sowie seit 2012 bei St-Maurice (VS). In den nächsten Jahren sollen rund zwölf Schwerverkehrskontrollzentren auf dem Nationalstrassennetz in Betrieb sein.

Strassenbau

Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund

Aus Anlass der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) hat der Bundesrat mit Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Sicherstellung des Verkehrsflusses auf den Nationalstrassen die folgenden Massnahmen vorgeschlagen (vgl. Kapitel «Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz»; hiernach):

- Pannestreifenumnutzung auf rund 125 Kilometer;
- punktuelle Lastwagenüberholverbote auf rund 520 Kilometer;
- temporäre schrittweise Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (von 120 auf 100 oder 80 km/h) auf rund 400 Kilometer;
- umfassende Information der Verkehrsteilnehmenden über Staus und Umfahrungsempfehlungen sowie Bewirtschaftung von Autobahnanschlüssen;
- zusätzliche Fahrspuren zur Engpassbeseitigung.

Der Finanzbedarf für die Einrichtung zusätzlicher Fahrspuren zur Engpassbeseitigung wird den Umfang der vom nationalen Parlament bewilligten Mittel aus dem Infrastrukturfonds bei weitem übersteigen. Dieser Kredit von

5,5 Milliarden Franken reicht bestensfalls für die Sanierung einiger, besonders dringlicher Engpässe aus. Um die Funktionalität des Nationalstrassennetzes langfristig zu sichern, sind zusätzliche Mittel nötig. Damit können weitere dringende, aber derzeit weniger prioritär eingestufte, Engpässe behoben werden.

Gemäss Bericht des Bundesrats zur «Zukunft der nationalen Infrastrukturen in der Schweiz» vom 17. September 2010 werden im Jahr 2020 rund 400 Kilometer Nationalstrassen überlastet sein, davon rund 81 Kilometer sehr stark und rund 181 Kilometer stark. Der Bundesrat beziffert die gesamten Kosten des Ausbaus des Nationalstrassennetzes in den Jahren 2010 bis 2030 auf bis zu 67 Milliarden Franken (exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung).

Für **strasseschweiz** ist es deshalb nicht akzeptabel, dass mit dem bislang beschlossenen Investitionsvolumen für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in der Höhe von 8,5 Milliarden Franken und für die Engpassbeseitigung im Umfang von 5,5 Milliarden Franken der grösste Teil der Engpässe auf unbestimmte Zeit weiterhin bestehen bleibt. Eine Kreditanpassung ist unumgänglich. Zu diesem Zweck ist so rasch als möglich eine Nachfolgevorlage mit einer Liste der für die langfristige Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes notwendigen Abschnitte beziehungsweise neuer Netzelemente samt deren Finanzierung auszuarbeiten und den Eidgenössischen Räten zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

Die Verkehrskommission des Nationalrats hat diese Forderung der Strassenverbände aufgenommen. 2012 hat das Parlament die Kommissionsmotion «Strategisches Entwicklungsprogramm für die Strasseninfrastruktur» (Geschäfts-Nr. 12.3329) verabschiedet, die den Bundesrat mit der Erarbeitung eines strategischen Entwicklungsprogramms für die Strasseninfrastruktur beauftragt. Der Bundesrat hat sich bereit erklärt, in Analogie zur Vorlage über Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) auch für die Nationalstrassen die strategischen Bedürfnisse inklusive Finanzierungssituation aufzubereiten – dies unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Beschlüsse der Eidgenössischen Räte zu FABI und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.

Stausituation auf dem Nationalstrassennetz

Der wachsende Verkehr auf dem Nationalstrassennetz schlug sich in Verkehrsunterbrüchen und Staus nieder: 2011 wurden total rund 19'150 Staustunden erfasst – 20 Prozent mehr als 2010. Gut zwei Drittel aller Staustunden (15'810 Stunden) waren auf Verkehrsüberlastung zurückzuführen, was einer Zunahme von 34 Prozent gegenüber 2010 entsprach. Diese Zahlen gingen aus dem Jahresbericht 2011 des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zur Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen hervor. Die markante Zunahme der Staustunden war teilweise statistisch bedingt, weil die Erfassungsmethoden in den letzten Jahren weiter verfeinert worden sind.

45

Um vier Prozent gestiegen sind die unfallbedingten Staus (2112 Stunden). Gesunken ist hingegen die Staudauer wegen Baustellen, nämlich um 14 Prozent auf 1624 Stunden.

Die Autobahnen stossen auf verschiedenen Abschnitten zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen: Problematisch ist die Stausituation vor allem auf der Nordumfahrung Zürich–Winterthur, wo 2011 an 349 Tagen Staus registriert wurden. Stark betroffen waren auch der Grossraum Baregg, der Abschnitt Bern–Kriegstetten, die Umfahrung Lausanne und die Umfahrung Genf. Am Südportal des Gotthard-Strassentunnels wurden 2011 an 182 Tagen Staus registriert, am Nordportal an 150 Tagen. Die typischen Ferien- und Osterstaus, die sich in der Vergangenheit auf einige Wochenenden konzentrierten, verteilen sich heute vermehrt über mehrere und ganze Wochen.

Um Staus zu verringern, setzt der Bund auf eine bessere Bewirtschaftung der verfügbaren Strassenkapazitäten (Verkehrsmanagement) sowie auf Kapazitätserweiterungen im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung. In der Westschweiz läuft zwischen Ecublens und Morges zudem ein Pilotprojekt zur beschränkten Umnutzung des Pannestreifens. Der Verkehr zirkuliert auf diesem Abschnitt wesentlich flüssiger, die Unfallraten sind um bis zu 70 Prozent gesunken.

Das ASTRA plant langfristig, auf überlasteten Autobahnabschnitten statt der erlaubten 120 Stundenkilometer (km/h) immer mehr temporäre Temporeduktionen (80 km/h) anzuordnen. Dank tieferer Geschwindigkeiten soll es zu weniger Staus kommen; die betreffenden Strecken könnten zudem etwa zehn Prozent mehr Verkehr bewältigen. Die geplanten Tempo-80-Abschnitte werden gemäss ASTRA sukzessive eingeführt.

Raumplanung

Das Raumkonzept Schweiz ist im Dezember publiziert und somit gewissermassen an Bund, Kantone, Städte und Gemeinden übergeben worden. Diese Staatsebenen haben das Raumkonzept in einem mehrjährigen partizipativen Prozess gemeinsam erarbeitet. Es soll künftig als Orientierungshilfe für die Behörden aller Stufen dienen, wenn Siedlungen, Verkehrs- und Energieinfrastrukturen geplant, Landschaften gestaltet oder weitere Tätigkeiten, die den Raum beeinflussen, ausgeübt werden müssen.

Das Raumkonzept nennt fünf Ziele und drei Strategien. Eines der Ziele ist es, die Mobilität zu steuern; und eine der Strategien will Verkehr, Energie und Raumentwicklung aufeinander abstimmen. Dabei seien die Verkehrsträger entsprechend ihrer Stärken zu kombinieren. Die Strasse erschliesse die Schweiz grossräumig. Für den massenhaft gleichgerichteten Punkt-zu-Punkt-Verkehr – dazu würden der Personentransport zwischen den Zentren sowie Gütertransporte von Grenze zu Grenze zählen – komme vorzugsweise die Bahn zum Einsatz: Diese sei in solchen Fällen meist das schnellste, sicherste und ressourcenschonendste Verkehrsmittel.

Innerhalb der Agglomerationen soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erhöht werden. Immerhin anerkennt das Raumkonzept Schweiz, dass die Funktions- und Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes erhalten bleiben beziehungsweise gewährleistet werden soll.

Kantonale Strassenprojekte

Die Stimmberechtigten des Kantons Thurgau haben sich am 23. September mit einem Ja-Stimmenanteil von fast 55 Prozent für den Bau der Bodensee–Thurtal-Strasse und der Oberlandstrasse ausgesprochen. Diese beiden neuen Strassen sollen die Gemeinden im Thur- und Aachtal vom Durchgangsverkehr entlasten und den östlichen Kantonsteil besser in Richtung Frauenfeld und Kreuzlingen erschliessen. Die Bodensee–Thurtal-Strasse wird als N23 zudem voraussichtlich auf Anfang 2014 ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Kein Einsehen hatten die Stimmberechtigten hingegen mit dem Vorschlag von Regierung und Parlament, wonach die Strassenverkehrsabgaben um zehn Prozent hätten erhöht werden sollen. Die Vorlage wurde mit einem Nein-Stimmenanteil von rund 60 Prozent abgelehnt.

Die Stimmberechtigten des Kantons Tessin genehmigten am 23. September mit einem Ja-Stimmenanteil von knapp 51 Prozent den Projektierungskredit von 2,5 Millionen und damit die 60 Millionen Franken teure Realisierung der neuen Autobahnausfahrt von Bellinzona. Während im Raum Bellinzona eine deutliche Mehrheit die A2-Ausfahrt befürwortete, sprachen sich die Stimmberechtigten in den Agglomerationen von Lugano und Locarno dagegen aus. Zur Abstimmung war es gekommen, weil die Tessiner Grünen das Referendum gegen den geplanten Bau einer Autobahnausfahrt für Bellinzona-Mitte durchgesetzt hatten.

Mit einem Ja-Stimmenanteil von fast 63 Prozent haben am 23. September die Stimmberechtigten und sämtliche Gemeinden im Kanton Zürich den geplanten Zubringer zur Autobahn A4 durch die Ortschaften Ottenbach und Obfelden im Knonauer Amt angenommen.

In der Stadt Luzern ist am 25. November die von den Jungsozialisten eingereichte Volksinitiative «Kein Südzubringer in die Stadt» relativ knapp mit gut 8'880 zu 8'100 Stimmen abgelehnt worden. Der Südzubringer ist eine neue Strasse zwischen dem Autobahnanschluss Luzern–Kriens und dem Stadtgebiet südlich des Bahnhofs Luzern. Die Initiative hatte verlangt, dass die Stadt die Planungsarbeiten für eine neue Verbindung zur geplanten Stadtautobahn um Luzern abbrechen muss.

Öffentlicher Verkehr

Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs

Die Eisenbahnrechnung des BFS wies für die Eisenbahnunternehmen im Jahr 2011 einen betriebswirtschaftlichen Überschuss von 376 Millionen Franken aus (2010: 298 Mio. Fr.). Der Ertrag betrug (inklusive Subventionen) 10,31 Milliarden Franken (2010: 9,84 Mrd. Fr.), der Aufwand 10,02 Milliarden Franken (2010: 9,54 Mrd. Fr.). Der Kostendeckungsgrad bezifferte sich auf 103,8 Prozent (Vorjahr: 103%).

Vom gesamten Verkehrsertrag von 4,21 Milliarden Franken (2010: 4.09 Mrd. Fr.) entfielen 78 Prozent (2010: 77%) auf den Personen- und 22 Prozent (2010: 23%) auf den Güterverkehr. Die Beiträge der öffentlichen Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) an die ungedeckten Kosten des Angebots sowie die

Abteilungen für Infrastrukturleistungen beliefen sich auf total 3,35 Milliarden Franken, rund 126 Millionen mehr als 2010. Werden diese Abteilungen von Bund, Kantonen und Gemeinden ausgeklammert, beträgt der betriebswirtschaftliche Kostendeckungsgrad noch rund 70,3 Prozent (2010: 69,3%).

Aus volkswirtschaftlicher Sicht hingegen erscheinen die Ergebnisse der Eisenbahnbetriebe in einem anderen Licht. Die volkswirtschaftliche Rechnung, das heisst unter Ausklammerung der Unterstützung der öffentlichen Hand (Subventionen gelten nicht als Ertrag), wies einen Fehlbetrag von 10,20 Milliarden Franken (2010: 10,14 Mrd. Fr.) aus, was einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von lediglich 40,9 Prozent ergab (2010: 40%).

Die externen Kosten des Schienenverkehrs (Personen- und Güterverkehr), die bei rund 471 Millionen Franken liegen (Berechnungsgrundlage: Jahr 2007), werden in der Eisenbahnrechnung nicht berücksichtigt.

Bahnreform: In Fortsetzung der umfangreichen Arbeiten zur Bahnreform 2 haben die Eidgenössischen Räte die Beratungen zum Abschluss gebracht. In der Frühjahrssession hatte der Ständerat beschlossen, dass der Preisüberwacher die Tarife des öffentlichen Verkehrs (ÖV) nicht mehr überprüfen, sondern stattdessen vielmehr bei der Definition der Unternehmensziele angehört werden soll. Die kleine Kammer hat sich also dafür entschieden, den bestehenden Zielkonflikt zwischen Unternehmenssanierung und vermeintlich überhöhten Preisen in einem einzelnen Geschäftsfeld quasi durch die Entfernung der Kontrollinstanz zu lösen. Im Nationalrat stiess dieses Ansinnen allerdings auf äusserst heftigen Widerstand. Damit würden die Kompetenzen des Preisüberwachers bei der Festlegung der SBB-Fernverkehrstarife beschnitten und den Bahnen würde faktisch ein Blankoscheck für Tarifierhöhungen ausgestellt. Angesichts der erwarteten markanten Preiserhöhungen bei der Bahn dürfe die Rolle des Preisüberwachers nicht geschwächt werden.

Am 16. März haben die Eidgenössischen Räte das Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 einstimmig verabschiedet.

Tarifaufschläge beim ÖV: Mit dem Fahrplanwechsel haben die öffentlichen Verkehrsunternehmen ihre Tarife im Durchschnitt um gut fünf Prozent angehoben. Einzelbillette in der 2. Klasse wurden drei Prozent teurer. Der Preis für ein Generalabonnement (GA) für Erwachsene in der 2. Klasse erhöhte sich um sechs Prozent auf neu 3'550 Franken. Ein GA erster Klasse kostet neu 5'800 Franken. Auch die für ein, zwei oder drei Jahre gültigen Halbtaxabonnemente verteuerten sich um bis zu 32 Prozent. Damit stiegen die Tarife für ÖV-Kunden weniger stark an als ursprünglich von der Branche geplant.

Bahngüterverkehr: SBB Cargo hat die Redimensionierung ihres Netzes im Wagenladungsverkehr abgeschlossen. Demnach werden seit Dezember 2012 noch 374 statt wie bis anhin 502 Punkte bedient. Unter dem Strich wollen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) damit jährlich netto 28 Millionen Franken einsparen.

Dauerhaft saniert ist der defizitäre Schienengüterverkehr auf diese Weise aber immer noch nicht. Das Handicap besteht nicht zuletzt darin, dass sich ohne die Mitwirkung Privater kein Markt bei den Traktionsleistungen etablieren lässt. Nebst aufwendigen Rangierbewegungen sind auch die fortschreitende

Expansion des Personenverkehrs sowie das Fehlen von Kostenvergleichen mangels Konkurrenten Kostentreiber.

Im Januar hatte das Bundesamt für Verkehr (BAV) – gestützt auf das Paket zur Abfederung der Frankenstärke – weitere 21 Millionen Franken zur Stützung des Bahngüterverkehrs ausbezahlt. Das Geld ging an die vier Bahnunternehmen, die im Jahr 2011 im alpenquerenden kombinierten Verkehr (KV) tätig und dort wegen des schwachen Euros in finanzielle Schwierigkeiten geraten waren. Bereits in der ersten Dezemberhälfte 2011 hatte das BAV gut elf Millionen Franken aus dem besagten Paket ausbezahlt. Dieses Geld ging damals an Bahn- und Busunternehmen sowie an Seilbahnen und Schifffahrtsgesellschaften.

Eisenbahnlärm: Der Bundesrat hat Ende November ein zusätzliches Massnahmenpaket gegen den Eisenbahnlärm beschlossen und an die Eidgenössischen Räten überwiesen. Wichtigstes Instrument dieses Pakets sind neue Lärmgrenzwerte für Güterwagen. Damit werden ab dem Jahr 2020 Fahrten mit lärmigen Güterwagen auf dem Schweizer Bahnnetz faktisch verboten.

Insgesamt kosten die vom Bundesrat neu vorgeschlagenen Massnahmen 185 Millionen Franken. Infolgedessen kann der ursprüngliche FinöV-Kredit für die Lärmsanierung um 339 Millionen Franken gekürzt werden. Dadurch stehen dem geplanten Bahninfrastrukturfonds (BIF), der den FinöV-Fonds im Jahr 2017 ablösen soll, in den ersten zehn Jahren wiederkehrend rund 30 Millionen Franken zur Verfügung.

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)

Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels: Gemäss einer Studie «Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels» hat die Zahl der Bahnreisenden zwischen Bern und dem Oberwallis in den Jahren 2007 bis 2011 um 74 Prozent zugenommen. Dennoch würde der quantifizierbare Nutzen des Lötschberg-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) mit 88 Millionen Franken pro Jahr deutlich unter den jährlich anfallenden Folgekosten des Objekts, die rund 150 Millionen Franken betragen, liegen.

Unter dem Strich relativieren die Erkenntnisse der Studie die Auswirkungen der aufwendigen Verkehrsinfrastruktur auf die Wirtschaft. Gering seien die Wirkungen, was die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene angehe: Vier Prozent der Reisenden durch den Lötschberg-Basistunnel seien «Umsteiger», während elf Prozent ohne diese «S-Bahn» ins Wallis zuhause geblieben wären. Im Güterverkehr habe weniger eine Verlagerung von Strasse auf die Schiene als vielmehr von der Gotthard- auf die Lötschberg-Achse stattgefunden.

Das Bauprojekt **Gotthard-Basistunnel** war im Berichtsjahr weitestgehend auf Kurs. Die Arbeiten lagen im Dezember im Zeitplan, sodass die Eröffnung im Jahr 2016 nach wie vor realistisch ist. Der Einbau der Bahntechnik und die Vorbereitung der Inbetriebnahme waren die schwergewichtigen Arbeiten. Durch den Baufortschritt haben sich auch die Kostenrisiken weiter verringert. Die grössten Risikofaktoren liegen laut NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) des Eidgenössischen Parlaments beim Management der komplexen Nahtstellen beim Einbau der Bahntechnik und bei den Vorbereitungen der Inbetriebnahme.

Beim **Ceneri-Basistunnel** liefen 2012 die Übertage- und die Ausbrucharbeiten auf Hochtouren. Der Tunnelvortrieb Richtung Norden wies Ende des Berichts-jahrs jedoch aufgrund geologischer Schwierigkeiten einen Rückstand von mehreren Monaten auf. Die NAD hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) beauftragt, die Terminplanung zu überarbeiten und aufzuzeigen, ob eine Eröffnung per Fahrplanwechsel 2019 nach wie vor realistisch ist. Ausstehend war im Dezember die Vergabe der Bahntechnik für das Ceneri-Projekt, des letzten grossen Bauleses der NEAT.

Bei den **Zufahrtsstrecken** im Inland kommt der raschen Realisierung eines durchgehenden 4-Meter-Korridors grosse Bedeutung zu. Das Vorhaben ist allerdings noch nicht finanziert. Die Vorlage des Bundesrats soll 2013 dem Parlament vorgelegt werden.

Sorgen bereiteten der NAD nach wie vor die NEAT-Zufahrten im Ausland. Verschiedene Projekte sowohl in Italien als auch in Deutschland weisen Rückstand gegenüber der Planung auf und sind bisher nicht finanziert. Immerhin konnte die NAD positiv zur Kenntnis nehmen, dass in Deutschland die Finanzierung für den 16 Kilometer langen NEAT-Zubringer südlich von Karlsruhe freigegeben worden ist. Ausserdem sind für zwei Abschnitte des umstrittenen Ausbaus der deutschen NEAT-Zufahrt nördlich von Basel einvernehmliche Lösungen gefunden worden. Bis ins Jahr 2020 – also drei Jahre nach der Eröffnung der Gotthard-NEAT-Strecke – sollen die Umfahrung Freiburg für Güterzüge sowie das von Anstössern verlangte Trasse südlich davon fertig gestellt sein. Die Mehrkosten werden auf 250 Millionen Euro beziffert und von der Bundesrepublik sowie dem Bundesland je hälftig getragen.

Kosten: Das BAV und die AlpTransit Gotthard AG (ATG) rechneten für die NEAT weiterhin mit stabilen Kosten, Finanzen und Terminen. Demnach beziffern sich die Endkosten auf 18,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Der NEAT-Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken (ebenfalls Preisstand 1998), der seit 16. September 2008 in Kraft ist, wird somit nach Einschätzung des BAV nicht ausgeschöpft. Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um 2,44 Milliarden Franken für die aufgelaufenen Finanzierungskosten erweitert. Damit haben Parlament und Bundesrat zusammen 21,54 Milliarden Franken (Preisstand April 2010) gesprochen.

Unter Berücksichtigung von Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen sind die Endkosten für die gesamte NEAT auf 24 Milliarden Franken veranschlagt. 1998 wurden die NEAT-Kosten noch auf 12,8 Milliarden Franken prognostiziert. Seit der Abstimmung über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) belaufen sich die Kostensteigerungen somit nach aktuellem Kenntnisstand auf 87 Prozent.

Bereits heute ist allerdings klar, dass sich selbst bei einer optimistischen Verkehrs- und Preisentwicklung nur ein kleiner Teil der NEAT-Investitionen amortisieren lässt. Gemäss einer Studie von Ecoplan und Infras aus dem Jahr 2011 werden die Betriebs- und Unterhaltskosten lediglich anfänglich gedeckt. Mit zunehmendem Alter der NEAT-Anlagen und entsprechend steigenden Unterhalts- und Erneuerungskosten werde die Rechnung kippen und langfristig ein Defizit von rund 200 Millionen Franken pro Jahr resultieren. Der damalige Vorsteher des Verkehrsdepartements, Bundesrat Adolf Ogi, hatte, als er 1992 die erste NEAT-Vorlage erfolgreich durch die Volksabstimmung brachte, noch mit der Erwartung eines rentablen Bahnbetriebs geworben.

Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)

Zur besseren Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) investiert der Bund bis Ende 2020 1'090 Millionen Franken (Preisstand 2003) in das Eisenbahnnetz. Damit sollen die Reisezeiten aus der Schweiz zu den Städten Paris, Lyon, München, Ulm und Stuttgart verkürzt werden.

Der Bundesrat hat im Berichtsjahr weitere finanzielle Mittel frei gegeben, die aus dem Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) stammen und für den HGV-Anschluss verwendet werden. Es handelt sich dabei um die Tranche, welche die folgenden Vorhaben betrifft: den Ausbau der Station Roggwil-Berg (SG) sowie den Ausbau mehrerer Bahnhöfe zwischen Delsberg und Delle im Kanton Jura auf der Strecke Biel–Belfort.

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Im Rahmen des Gegenvorschlags zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» hat der Bundesrat am 18. Januar seine Vorstellungen zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vorgestellt. Die Vorlage sieht einen neuen Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) vor, mit dem die Kosten für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau des Schienennetzes künftig gedeckt werden sollen. Die heute bestehende finanzielle Lücke, namentlich beim Substanzerhalt, soll mit zusätzlichen Beiträgen von allen Beteiligten – Bund, Kantonen, Passagieren sowie vom Verkehrsträger Strasse (LSVA, NEAT-Viertel, Pendlerabzug-Begrenzung) – gedeckt werden.

Der Ständerat, der die FABI-Vorlage in der Wintersession als Erstrat behandelt hat, will für den Ausbau des Bahnnetzes bis ins Jahr 2025 fast doppelt so viele finanzielle Mittel einsetzen, wie dies der Bundesrat beantragt hatte – nämlich 6,4 statt 3,5 Milliarden Franken. Zudem hat das «Stöckli» bereits Pflöcke für den zweiten Ausbauschnitt 2030 eingeschlagen: Bis 2018 soll der Bundesrat dazu eine Botschaft vorlegen.

Der Ständerat unterstützte den unbefristeten Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) zur Finanzierung und zum Ausbau des Schweizer Bahnnetzes (FABI). Dabei soll zum ersten Mal in einem Gefäss, das nicht jährlichen Budgetreduktionen unterworfen ist, die Bezahlung von Unterhalt, Betrieb und Ausbauten vereint werden. Der BIF alimentiert sich aus Erträgen der leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe (LSVA), der Mineralölsteuer (sog. NEAT-Viertel; befristet bis 2030) und der Mehrwertsteuer. Zudem legt der Bund pro Jahr 2,3 Milliarden Franken in den BIF ein. Hinzu kommen neue Finanzierungsinstrumente wie die Mehreinnahmen aus der direkten Bundessteuer aufgrund der Begrenzung des Pendlerabzugs sowie – ausserhalb des BIF – eine stärkere Nutzerfinanzierung und eine grössere Beteiligung der Kantone. Mit 36 zu einer Stimme beschloss der Ständerat, zwischen 2018 und 2030 ein zusätzliches Mehrwertsteuerpromille für die Bahnfinanzierung einzusetzen, dies zur Mitfinanzierung des zusätzlich aufgestockten Kredits für den Ausbau des Schienennetzes.

Insbesondere bürgerliche Standesvertreter wiesen während den Beratungen in der kleinen Kammer auf die Notwendigkeit eines analogen Fonds für den Strassenverkehr hin, den der Bundesrat gegenwärtig vorbereitet. Für Diskussionen sorgte die Begrenzung des Pendlerabzugs auf 3'000 Franken.

Dadurch würden Personen in ländlichen Regionen, die keine Möglichkeit zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr hätten, benachteiligt.

Damit hat die kleine Kammer ihre Beratungen zur FABI-Vorlage, die als direkter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» gilt, vorerst abgeschlossen. Letztgenanntes Volksbegehren lehnte der Ständerat ohne Gegenstimme ab.

strasseschweiz hat vorgängig zu den parlamentarischen Beratungen der FABI-Vorlage eingehend vor einer weiteren Verletzung des Verursacherprinzips bei der Finanzierung des Bahnausbaus gewarnt. Dieser Grundsatz der Verkehrsfinanzierung, wonach jeder Verkehrsträger für seine Kosten selber aufkommt und Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern vermieden werden sollen, wird in der bundesrätlichen FABI-Vorlage mehrfach verletzt. Nach Auffassung von **strasseschweiz** muss bei dieser Vorlage namentlich auf die Verlängerung (bis 2030 statt 2018) des sogenannten NEAT-Viertels und auf die unbefristete Weiterverwendung der LSVA-Einnahmen für den öffentlichen Verkehr verzichtet werden. Ebenfalls ist auf die vorgesehene Begrenzung des Pendlerabzugs bei den direkten Bundessteuern auf den Maximalbetrag von 3'000 Franken zu verzichten, weil diese Massnahme praktisch ausschliesslich zulasten der Autopendler geht. Schliesslich soll auf die Einführung des Begriffs «Landverkehr» im Zusammenhang mit der Verwendung der Erträge aus der LSVA verzichtet werden. (Siehe auch Kapitel *Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen*; hiernach)

Kredite zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und zur Leistungsvereinbarung Bund–SBB für die Jahre 2013–2016

Der Bundesrat beantragte den Eidgenössischen Räten mit Botschaft vom 2. März, für Betrieb und Substanzerhalt des Bahnnetzes in den Jahren 2013–2016 fast 9,5 Milliarden Franken zur Verfügung zu stellen. Mehr als zwei Drittel davon oder gut 6,6 Milliarden Franken sollen der Infrastruktur der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zugutekommen und nahezu ein Drittel oder gut 2,8 Milliarden Franken der Infrastruktur der Privatbahnen. Verglichen mit dem Jahr 2010 steigen damit die einsetzbaren Mittel um durchschnittlich gut 600 Millionen Franken.

Diese Aufstockung des Zahlungsrahmens für die SBB-Infrastruktur und des Verpflichtungskredits für die Privatbahnen soll durch eine entsprechende Reduktion im Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) kompensiert werden. In den Jahren 2013–2016 beträgt diese Kompensation insgesamt 650 Millionen Franken.

Die Vorlage passierte den Ständerat in der Sommersession und den Nationalrat in der Herbstsession widerstandslos.

Agglomerationsverkehr

Gemäss Infrastrukturfondsgesetz (Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen) beteiligt sich

der Bund mit sechs Milliarden Franken an der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen.

Für die Finanzierungsetappe 2011–2014 haben die Eidgenössischen Räte im Jahr 2009 aus dem Kredit für den Agglomerationsverkehr 1,5 Milliarden Franken freigegeben. Damit werden insgesamt 26 Agglomerationsprogramme für Strasse und Schiene – darunter die Durchmesserlinie (DML) in Zürich – alimentiert.

Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sind bis Ende Juni über 40 Agglomerationsprogramme der zweiten Generation beim Bund eingereicht worden. Allein die darin zur Mitfinanzierung beantragten Investitionskosten der Vorhaben von erster und zweiter Priorität, deren Baubeginn ab 2015 beziehungsweise 2019 vorgesehen ist, belaufen sich auf rund 20 Milliarden Franken. Die Beteiligung des Bundes beträgt maximal 50 Prozent, was zehn Milliarden Franken entspricht. Dieser Betrag übersteigt allerdings die verfügbaren finanziellen Mittel um das Fünffache.

Im Infrastrukturfonds, dessen Laufzeit im Jahr 2027 endet, sind lediglich noch knapp zwei Milliarden Franken für Agglomerationsprogramme reserviert. Angesichts der steigenden Diskrepanz zwischen dem ausgewiesenen Bedarf und den zur Verfügung stehenden Mitteln wird der Bund laut ARE seine Überlegungen intensivieren, wie die Mitfinanzierung weiter zu entwickeln ist.

(Weitere Ausführungen zum Thema vgl. Kapitel *Infrastrukturfonds Strasse*; hiernach)

Energie- und Umweltpolitik

Energie

Neue Energiepolitik

Mit Entscheid vom 25. Mai 2011 hat der Bundesrat für die Schweiz den mittelfristigen Ausstieg aus der Kernenergie eingeläutet. Die bestehenden Kernkraftwerke sollen am Ende ihrer sicherheitstechnischen Betriebszeit vom Netz genommen werden. Es werden keine neuen Kernkraftwerke gebaut. Die Energiestrategie soll neu ausgerichtet werden, wobei der Bundesrat eine saubere, sichere, weitgehend autonome und wirtschaftliche Stromversorgung anpeilt. Dabei sollen die heutigen Klimaziele weiterverfolgt und eine allfällige zusätzliche fossile Stromproduktion auf ein absolutes Minimum reduziert werden.

Der Bundesrat bekräftigte im Berichtsjahr, dass der schrittweise Verzicht auf die Kernenergie machbar sei. Die Mehrkosten der so genannten Energiewende belaufen sich laut Landesregierung auf 30 Milliarden Franken bis ins Jahr 2050. Gemäss Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), wird der Atomausstieg die Schweiz allerdings vor grosse Herausforderungen stellen. Zum einen müsse der Energieverbrauch etappenweise gesenkt und zum andern der Atomstrom ersetzt werden. Trotz eines zuwanderungsbedingten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums soll der Gesamtenergieverbrauch bis 2050 gegenüber dem Stand von 2000 um gegen 30 Prozent reduziert werden.

Weil mit dem vorliegenden Paket die Ziele bis 2050 lediglich zur Hälfte erreicht werden könnten, bedarf es weiterer Anstrengungen. Für die Zeit nach 2020 plant der Bundesrat, die bestehenden Förderabgaben in ein Lenkungssystem überzuführen. Diesbezüglich erarbeitet das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) derzeit einen Bericht zur ökologischen Steuerreform.

Ende September gelangte die Energiestrategie 2050 des Bundesrats in die dreimonatige Vernehmlassung bei Kantonen und Verbänden.

Energieverbrauch

Der Endenergieverbrauch der Schweiz ist 2011 gegenüber dem Vorjahr um 6,5 Prozent auf 852'330 Terajoule gesunken. Die warme Witterung hat sich im Jahre 2011 deutlich auf den schweizerischen Energieverbrauch ausgewirkt. Am meisten Energie wurde im Verkehrssektor verbraucht. Sein Anteil am Gesamtverbrauch belief sich auf 36 Prozent.

Im Jahr 2011 legte der Verbrauch von Treibstoffen insgesamt um gut ein Prozent zu. Dabei stieg der Absatz von Dieselöl (plus 2,6%) und vor allem der Flugtreibstoffe (plus 9,6%) deutlich an. Der Benzinverbrauch war – wie bereits in den vergangenen zehn Jahren – rückläufig (minus 3,9%). Der Trend zur Substitution von Benzin durch Dieseltreibstoff setzte sich damit ungebrochen fort. Nicht zuletzt wuchs auch der Verbrauch von Biotreibstoffen an (plus 7,1%).

Im Jahr 2012 hat gemäss Angaben der Erdöl-Vereinigung (EV) der gesamte Absatz der Treibstoffe um 1,1 Prozent zugenommen. Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Autobenzin setzte sich auch im Berichtsjahr fort (-3,5% im Vergleich zu 2011). Beim Dieselöl betrug der Absatzzuwachs 6,1 Prozent (vgl. dazu Kapitel *Schweizerischer Mineralölabsatz*; hiernach).

Auch nach neuesten Erkenntnissen wächst der Treibstoffabsatz (ohne Flugpetrol) seit dem Jahr 2000 nur noch leicht, nämlich um durchschnittlich jährlich 0,3 Prozent. Im Durchschnitt der Jahre 1990 bis 2000 hatte der Gesamtabsatz von Treibstoffen in der Schweiz noch ein Prozent pro Jahr zugenommen. (vgl. Tabelle 12 A; Anhang)

Beim Benzin ist der Absatz seit 2000 rückläufig, und zwar um durchschnittlich 2,5 Prozent pro Jahr. Ein markantes Wachstum ist hingegen beim Dieselöl mit durchschnittlich 5,6 Prozent pro Jahr zu verzeichnen. In den 1990er-Jahren hatte der Benzinabsatz durchschnittlich 0,8 Prozent pro Jahr zugenommen, der Dieselabsatz um 1,7 Prozent pro Jahr.

Der durchschnittliche Treibstoffnormverbrauch der im Jahr 2011 in der Schweiz verkauften neuen Personenwagen (PW) ist gegenüber 2010 um 3,5 Prozent auf 6,39 Liter pro hundert Kilometer (l/100 km) zurückgegangen. Dies entsprach einer Abnahme des Verbrauchs um 0,23 l/100 km. Damit war die ausgelaufene Zielvereinbarung mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), die 6,4 l/100 km forderte, erfüllt – mit drei Jahren Verspätung zwar, dafür ohne teure staatliche Lenkungsmechanismen.

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagen sind um 3,7 Prozent gesunken und lagen 2011 bei 155 Gramm CO₂ pro Kilometer (g/km; 2010: 161 g/km). Bei den Benzin-Fahrzeugen sank dieser Wert um 3,6 Prozent auf 153 g/km (2010: 159 g/km), bei den Dieselfahrzeugen auf 158 g/km (2010: 164 g/km).

Der Treibstoffverbrauch eines Fahrzeugs hängt wesentlich von seinem Gewicht ab: Pro 100 Kilogramm (kg) Zusatzgewicht nimmt er um rund einen halben Liter zu. Nachdem das durchschnittliche Leergewicht der Neuwagen in den Jahren 2008 und 2009 gesunken ist, hat es 2010 und 2011 wieder zugenommen, und zwar auf 1456 kg beziehungsweise 1483 kg (2009: 1448 kg), was einem Anstieg um 17,5 Kilogramm pro Jahr entsprach.

Der durchschnittliche Hubraum der Neuwagen sank 2011 erneut und lag bei 1780 cm³ (-20 cm³ gegenüber 2010), was unter anderem auf das sogenannte Downsizing der Motoren (kleinere Motoren mit Aufladung) zurückzuführen sein dürfte. Zum Vergleich: zwischen 1996 und 2007 lag der durchschnittliche Hubraum der Neuwagen immer zwischen 1944 und 1989 cm³.

55

Die Effizienz der Neuwagen hat sich weiter verbessert. Der Verbrauch pro 1000 kg Fahrzeuggewicht betrug im Jahr 2011 4,31 l/100 km (2010: 4,55 l/100 km). Das sind mehr als zweieinhalb Liter weniger als 1996 (6,84 l/100 km) und mehr als drei Liter weniger als 1990 (7,5 l/100 km).

Nachdem 2009 erstmals seit 1996 der Anteil neuer Autos mit Dieselmotoren gesunken war, nimmt er seit 2010 wieder zu und belief sich 2011 auf 33 Prozent

(2010: 30,3 Prozent). Die neu in Verkehr gebrachten Diesel-PW verbrauchten 2011 im Durchschnitt 6 l/100 km (2010: 6,21 l/100 km); das sind rund 0,6 l oder gut neun Prozent weniger als der mittlere Verbrauch der neuen PW mit Benzinmotor.

Energiesparmassnahmen

Mit dem **Programm EnergieSchweiz** will der Bund durch Information und Sensibilisierung das energiebewusste Verhalten fördern sowie die Bevölkerung dazu bringen, von Benzin- und Stromfressern auf sparsame Haushaltgeräte oder verbrauchsarme Fahrzeuge umzusatteln, und zwar freiwillig. Ein Schwerpunkt der künftigen Anstrengungen liegt im Mobilitätsbereich. So sollen zum Beispiel Automobilisten vor der Anschaffung eines neuen Fahrzeugs (noch) besser über die Energieeffizienz aufgeklärt werden, etwa durch die Publikation von Autolisten. Auch bei der Fahrweise soll Nachhilfe erteilt werden. Dazu sind unter anderem ein Angebot von Eco-Drive-Kursen geplant sowie Massnahmen, die beispielsweise für das Motorabstellen in dafür geeigneten Situationen werben.

Schnellladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge: Unter der Trägerschaft des Verbands Swiss eMobility ist am 21. November der Grundstein für das Projekt «EVite», das den Bau einer schweizweiten Schnellladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorsieht, gelegt worden. In einer ersten Bauphase sollen mindestens 150 Ladesäulen installiert werden. Geplant ist, diese Basisinfrastruktur mittel- bis langfristig zu einem engmaschigen, flächendeckenden Netz auszuweiten. Ziel von EVite ist es, eine der wichtigsten infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen, damit sich der Elektromobilitätsmarkt in der Schweiz beschleunigt entwickeln kann.

Cleantech-Initiative: Die Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS) hat am 6. September 2011 ihre Eidgenössische Volksinitiative «neue Arbeitsplätze dank erneuerbaren Energien» (Cleantech-Initiative) mit knapp 105'000 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Initiative verlangt den schrittweisen Ausstieg sowohl aus der Atomenergie als auch aus der Abhängigkeit vom Erdöl. Insbesondere soll in der Schweiz bis ins Jahr 2030 der Energiebedarf mindestens zur Hälfte aus erneuerbaren Energien gedeckt werden.

Obwohl die Cleantech-Initiative in den Augen des Bundesrats gut in seine eigene neue Energiestrategie 2050 passt, empfiehlt er sie mit der Botschaft vom 15. Juni trotzdem zur Ablehnung.

Volksinitiative «Energie- statt Mehrwertsteuer»: Die Grünliberale Partei der Schweiz (GLP) hat am 17. Dezember ihre Eidgenössische Volksinitiative «Energie- statt Mehrwertsteuer» für eine ökologische Steuerreform mit fast 109'000 Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht. Das Volksbegehren sieht vor, die gesamten Mehrwertsteuereinnahmen von jährlich über 20 Milliarden Franken durch eine Energiesteuer zu ersetzen. Dabei würde sich unter anderem der Liter Treibstoff um 80 Rappen verteuern, und der Treibstoffpreis müsste – damit keine Gefahr bestünde, dass die Einnahmequelle versiegen könnte – bis ins Jahr 2050 auf rund fünf Franken pro Liter steigen.

Volksinitiative «für eine vernünftige Finanzierung der Gesundheitskosten»: Seit dem 28. August läuft die Frist für die Unterschriftensammlung betreffend die Initiative zur neuen Finanzierung der Leistungen von Kranken- und Unfallversicherungen. Dieses System basiert auf einer Lenkungsabgabe auf nicht erneuerbaren Energien, Alkohol, Tabak, Spielbanken sowie Betäubungsmitteln, Zucker und Fett.

Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge: Das UVEK hat die Energieeffizienzkategorien der Energieetikette für neue Personewagen turnusgemäss verschärft und per 1. August mit einer Übergangsfrist bis 31. Dezember dem neuesten Stand der Technik angepasst, da sonst der Anteil an Fahrzeugen in der besten Effizienzkategorie A ständig zunehmen würde. Durch verbesserte Motoren sind der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Neuwagen stetig gesunken.

EU-Reifenetikette: Die Europäische Union (EU) führte per 1. November die Reifenetikette ein. Diese gibt Auskunft über die Nasshaftung, die Energieeffizienz (Treibstoffeinsparung) und das Rollgeräusch der Reifen.

Anlässlich der Einführung der EU-Reifenetikette lancierten die Bundesämter für Strassen (ASTRA), Energie (BFE) und Umwelt (BAFU) in Partnerschaft mit den wichtigsten Branchenorganisationen – Reifenverband Schweiz (RVS), AGVS (Auto Gewerbe Verband Schweiz), Touring Club Schweiz (TCS) sowie Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes (ESA) – die Informationsoffensive «Bessere Reifen». Diese soll die breite Öffentlichkeit für die neue Reifenetikette sensibilisieren und so einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zu weniger Treibstoffverbrauch und weniger Lärm leisten.

Die Reifen sind für rund 20 Prozent des Treibstoffverbrauchs eines Fahrzeugs verantwortlich. Hauptgrund dafür ist der Rollwiderstand. Im Weiteren lassen sich durch lärmarme Pneus die Rollgeräusche eines Personewagens halbieren.

Umwelt

Luftschadstoff-Immissionen

Gemäss dem von den Bundesämtern für Umwelt (BAFU) und Statistik (BFS) veröffentlichten Bericht «Umwelt Schweiz 2011» hat sich die Umweltqualität in den vergangenen Jahrzehnten markant verbessert. Allerdings wurden die grössten Fortschritte noch vor der Jahrtausendwende erzielt. Seither hat sich die Situation insgesamt kaum verändert und kann bestenfalls als stabil bezeichnet werden. So werden zwar mittlerweile die Immissionsgrenzwerte der meisten Luftschadstoffe eingehalten; beim Kernthema Klimawandel hingegen wurden die Zielsetzungen klar verfehlt. Der mit dem Kyoto-Protokoll eingegangenen Reduktionsverpflichtung kann nur noch durch den Zukauf von ausländischen Emissionszertifikaten nachgekommen werden (vgl. Kapitel *Reduktion der CO₂-Emissionen*; hiernach). Im Weiteren ist der Strassenverkehr laut Bericht, aufgrund des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens, die mit Abstand grösste Lärmquelle.

Die Messresultate des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (NABEL) belegen den Erfolg der bisherigen Luftreinhalte-Politik von Bund, Kantonen und Gemeinden. Die Qualität der Luft ist seit etwa 1985 deutlich besser geworden. Die Mehrzahl der Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt werden heute eingehalten sowie zum Beispiel von Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Blei sogar deutlich unterschritten. Noch nicht der Fall ist dies jedoch bei den Schadstoffen Ozon und Stickstoffdioxid. Obgleich sich auch hier die Situation verbessert hat, treten noch immer übermässige Immissionen auf. Hingegen wird der seit 1997 gültige, sehr strenge Grenzwert für den Feinstaub praktisch landesweit eingehalten; eine Ausnahme bilden nur noch exponierte Messstandorte.

Klimaveränderung

An der 18. UNO-Klimakonferenz (Conference of the Parties – COP 18) in Doha (Katar) im Dezember haben sich die teilnehmenden 194 Staaten sowie die Europäische Union (EU) zur Verlängerung des Kyoto-Protokolls bis 2020 durchringen können. Demnach begann am 1. Januar 2013 die zweite Verpflichtungsperiode. Sie dauert bis ins Jahr 2020.

Die 27 EU-Staaten und zehn weitere Industrieländer – darunter Australien, Norwegen und die Schweiz – führen das internationale Abkommen weiter. Da sich die grossen Emittenten von Treibhausgasen wie China, USA und Indien entweder bereits bisher nicht zu Emissionsreduktionen verpflichtet hatten oder sich wie Russland, Japan und Kanada der Verlängerung des Kyoto-Protokolls nicht anschlossen, deckt die Vereinbarung nur noch rund 12 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen ab.

Ferner soll im kommenden Jahr mit den Arbeiten für einen internationalen Mechanismus im Umgang mit durch den Klimawandel in ärmeren Ländern verursachten Schäden begonnen werden. Fraglich ist zum heutigen Zeitpunkt allerdings, ob es die Vertragsstaaten schaffen, bis 2015 ein neues Klimaabkommen zu erarbeiten, das für die Jahre nach 2020 gelten soll.

Reduktion der CO₂-Emissionen

CO₂-Gesetz; Kyoto-Abkommen: Gemäss Vorgaben des CO₂-Gesetzes vom 8. Oktober 1999 müssen die CO₂-Emissionen der Schweiz aus dem Treibstoffverbrauch (ohne Flugverkehr) im Mittel der Jahre 2008–2012 (Mittelwert) gegenüber dem Niveau von 1990 um acht Prozent auf den Zielwert von 14,2 Millionen Tonnen sinken. Im Brennstoffbereich beträgt die entsprechende Zielvorgabe 21,6 Millionen Tonnen (-15% gegenüber 1990). Im Kyoto-Protokoll hat sich die Schweiz verpflichtet, den gesamten Treibhausgasausstoss (inklusive Methan und andere Stoffe) im Zeitraum 2008–2012 um acht Prozent gegenüber dem Stand im Jahr 1990 zu vermindern.

Ergänzend zu inländischen Massnahmen können auch Emissionszertifikate angerechnet werden, die durch die Realisierung von Klimaschutzprojekten im Ausland (Joint Implementation und Clean Development Mechanism) generiert werden. Die Ziele von CO₂-Gesetz und Kyoto-Abkommen können nur dann erreicht werden, wenn die Stiftung Klimarappen zusätzliche entsprechende Leistungen erbringt. Das Kyoto-Protokoll erlaubt zusätzlich die Anrechnung der Senkenleistung des Schweizer Walds für die Erfüllung des Reduktionsziels.

Die CO₂-Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch betragen 1990 gemäss den Zahlen des BAFU 15,42 Millionen Tonnen; sie waren 2011 mit 17,22 Millionen Tonnen (-1,1% gegenüber 2010) 3,02 Millionen Tonnen über dem Zielwert der Jahre 2008–2012. Unter Anrechnung der CO₂-Reduktion aus dem Erwerb von ausländischen CO₂-Zertifikaten durch die Stiftung Klimarappen belief sich das angestrebte Plansoll für den Bereich der Treibstoffe auf 0,02 Millionen Tonnen (Stand 2011).

Der CO₂-Ausstoss aus dem Brennstoffbereich (20,77 Mio. t) ist 2011 gegenüber dem Vorjahr um 6,1 Prozent gesunken; er hatte damit die Zielmenge für die Jahre 2008–2012 unterschritten.

CO₂-Statistik

Jahr	Total		Brennstoffe		Treibstoffe	
	(in Mio. t. CO ₂)	index.	(in Mio. t. CO ₂)	index.	(in Mio. t. CO ₂)	index.
1990	40,79	100,0	25,36	100,0	15,42	100,0
1995	39,26	96,2	24,16	95,3	15,09	97,9
2000	41,18	101,0	24,35	96,0	16,82	109,1
2005	40,74	99,9	23,91	94,3	16,83	109,1
2010	39,54	96,9	22,13	87,3	17,41	112,9
2011	37,99	93,1	20,77	81,9	17,22	111,7
<i>Ziel 2008–12</i>	<i>36,7</i>	<i>90,0</i>	<i>21,6</i>	<i>85,0</i>	<i>14,2</i>	<i>92,0</i>
<i>Ziel 2008–12</i> (mit Zertifikaten)	<i>39,7</i>		<i>21,6</i>		<i>17,2</i>	

(Quelle: BAFU)

Der Verkehr zeichnet heute für ein Drittel der gesamten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Diesbezüglich hat der Bund im Bereich der Emissionszertifikate mit der Stiftung Klimarappen in verschiedenen Verträgen vereinbart, dass sie dem Bund jährlich ausländische Emissionszertifikate im Umfang von rund drei Millionen Tonnen abgibt. Nicht zuletzt deshalb sowie unter Berücksichtigung des sehr milden Jahres 2011 (mit deutlich weniger Heizbedarf) kann davon ausgegangen werden, dass die Schweiz das Kyoto-Klimaziel für die Verpflichtungsperiode 2008 bis 2012 erreicht. Allerdings waren die aktualisierten Zahlen bei Drucklegung dieses Jahresberichts noch nicht erhältlich.

Stiftung Klimarappen: Die private Stiftung Klimarappen, an welcher **strassschweiz** beteiligt ist, hat sich seinerzeit (Vertrag aus dem Jahr 2005 mit Zusatzvertrag aus dem Jahr 2009) gegenüber dem Bund dazu verpflichtet, im Zeitraum von 2008–2012 zwölf Millionen Tonnen CO₂ zu reduzieren, davon mindestens zwei Millionen Tonnen im Inland. Am 17. Januar hat UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard mit der Stiftung Klimarappen einen weiteren Zusatzvertrag unterzeichnet, wonach die Stiftung zusätzlich zu der bestehenden Verpflichtung für die Jahre 2008–2012 zur Reduktion von je einer weiteren Million Tonnen CO₂, insgesamt somit 17 Millionen Tonnen CO₂, beitragen wird. Dies ergibt jährliche Reduktionsmengen von 3,4 Millionen Tonnen CO₂, wovon mindestens 0,4 Millionen Tonnen im Inland zu erfolgen haben.

Finanziert wird die Stiftung Klimarappen seit 1. Oktober 2005 durch eine Abgabe von 1,5 Rappen pro Liter auf Benzin- und Dieselimporten. Mit den Erträgen von jährlich rund 100 Millionen Franken können Massnahmen sowohl im Verkehrsbereich und im Gebäude- oder Industriebereich (Inlandmassnahmen) als auch im Rahmen der projektbasierten Mechanismen des Kyoto-Protokolls (Auslandmassnahmen) finanziert werden.

Auf Ende August ist die Erhebung des Klimarappens vorzeitig eingestellt worden. Die Reserven reichten aus, um die Verpflichtungen bis 2014 erfüllen zu können, teilte die Stiftung Klimarappen mit. Mit der Inkraftsetzung des revidierten CO₂-Gesetzes auf Anfang 2013 gehe die Phase des freiwilligen Klimaschutzes in der Schweiz zu Ende.

Künftige Klimapolitik der Schweiz: In der Schweiz bildet die Revision des CO₂-Gesetzes aus dem Jahr 2011 den klimapolitischen Schwerpunkt für die Zukunft. Das Gesetz dient als indirekter Gegenvorschlag sowohl zur Klima-Initiative als auch zur Offroad-Initiative (zurückgezogen 2011).

Das neue CO₂-Gesetz 2011 will die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 20 Prozent gegenüber 1990 senken, dies ausschliesslich durch Inlandmassnahmen. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, hat der Gesetzgeber zusammenfassend die folgenden Instrumente und Massnahmen beschlossen:

- An der erhöhten Lenkungsabgabe auf Brennstoffen wurde festgehalten. Die Firmen können sich durch freiwillige wirtschaftliche Massnahmen von der CO₂-Abgabe befreien lassen.
- Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss neu in Verkehr gesetzter Personewagen muss bis 2015 auf 130 g/km reduziert sein. Andernfalls gewärtigen die Automobilimporteure erhebliche Sanktionen, deren Ertrag in den Infrastrukturfonds zur Finanzierung von Engpassbeseitigungen auf Autobahnen und in Agglomerationen fliessen wird. Diese Massnahme wurde in einer separaten Vorlage behandelt und trat bereits Mitte 2012 in Kraft.
- Anstelle des bisherigen freiwilligen Klimarappens wird die Importbranche zur teilweisen Kompensation der CO₂-Emissionen aus dem Verbrauch der Treibstoffe verpflichtet. Zur Finanzierung von Emissionszertifikaten kann auf Benzin und Diesel ein Kompensations-Aufschlag von maximal fünf Rappen pro Liter erhoben werden.
- Trotz der Beschränkung auf Inlandmassnahmen wird es künftig für Firmen über den europäischen Emissionshandel möglich sein, Emissionen im Ausland zu kompensieren.

Das CO₂-Gesetz ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten, einzelne Bestimmungen bereits vorher.

Volksinitiative «Für ein gesundes Klima»: Die sogenannte Klima-Initiative verlangte, dass die Treibhausgasemissionen im Inland gemessen am Stand von 1990 um mindestens 30 Prozent zu reduzieren seien, und zwar bis 2020. Dies sollte durch die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen, durch einen sorgfältigen Umgang mit Energiereserven sowie durch den Einsatz erneuerbarer Energien erreicht werden.

Nachdem die Eidgenössischen Räte in der Sommersession 2012 die Klima-Initiative zur Ablehnung empfohlen hatten und das total revidierte CO₂-Gesetz nach unbenutztem Ablauf der Referendumsfrist feststand, haben die Urheber des Volksbegehrens die Initiative zurückgezogen.

Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen

Reduktion der Schadstoffemissionen: Die Luftqualität in der Schweiz wird immer besser. An verkehrsreichen Strassen und in den Städten ist die Atemluft aber als Folge des hohen und weiter wachsenden Energie- und Ressourcenverbrauchs durch Verkehr, Produktion und Konsum nach wie vor übermässig mit Schadstoffen belastet. Es gibt zu viel Stickoxide, Feinstaub und Ozon. Weitere Massnahmen zur Luftreinhaltung sind notwendig.

Gemäss dem Bericht «Weniger Russ aus Dieselmotoren» des Bundesamts für Umwelt (BAFU) geht die Belastung der Atemluft durch gefährlichen Dieselruß insbesondere dank effizienten Partikelfiltern allmählich zurück; dies trotz der Verdoppelung des Verbrauchs von Dieselöl für Fahrzeuge in den vergangenen 15 Jahren. Die grössten Fortschritte wurden bislang im Schwerverkehr sowie im öffentlichen strassengebundenen Verkehr erzielt.

Um den Schadstoffausstoss zu vermindern, sind laut BAFU dauerhaft wirksame Massnahmen nötig. Dazu gehören die Anwendung des besten Stands der Technik bei Fahrzeugen, Industrieanlagen, Feuerungen und Landwirtschaft, die Sensibilisierung der Bevölkerung sowie Lenkungsmaßnahmen wie die LSVA oder die VOC-Lenkungsabgabe.

Im Rahmen einer Verordnungsänderung hat der Bundesrat am 30. November beschlossen, dass bei neueren Autos und Lastwagen, die mit einem System zur On-Board-Diagnose (OBD) ausgerüstet sind, die planmässig alle zwei Jahre durchzuführende obligatorische Abgaswartungspflicht ab Anfang 2013 entfällt. OBD-Systeme überwachen unter anderem permanent die abgasrelevanten Bauteile und zeigen allfällige Fehlfunktionen mit einer Warnlampe im Armaturenbrett an. Rund drei Fünftel der betreffenden Fahrzeuge weisen bereits ein solches OBD-System auf.

Lenkungsabgaben / ökologische Steuerreform: Die Eidgenössische Volksinitiative «Für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft (Grüne Wirtschaft)» ist mit rund 112'100 gültigen Unterschriften zustande gekommen. Urheber des Volksbegehrens ist die Grüne Partei der Schweiz (GPS). Gemäss diesem Volksbegehren, das eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft zum Ziel hat, soll der Bund unter anderem die Möglichkeit einer ökologischen Ausgestaltung des Steuersystems erhalten. Zudem wird festgehalten, dass bis ins Jahr 2050 der «ökologische Fussabdruck» der Schweiz «eine Erde» nicht überschreiten soll.

Der Bundesrat hat im Januar die Strategie Nachhaltige Entwicklung 2012–2015 verabschiedet. Im Zentrum dieser Strategie steht ein Aktionsplan, der nebst einer Zusammenstellung wichtiger laufender Massnahmen – zum Beispiel CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen oder Stärkung des öffentlichen Verkehrs – 16 von der Landesregierung neu beschlossene Massnahmen (so etwa die Energiestrategie 2050, Mobility Pricing oder die Ökologisierung des Steuersystems) umfasst.

Handel und Industrie

Fahrzeuge

Weltproduktion und -absatz

2012 war für die Automobilindustrie erneut ein gutes Jahr. Der Weltabsatz von Personenwagen stieg auf ein neues Rekordniveau von 69,1 Millionen Einheiten. Das entspricht einem neuerlichen Wachstum von sechs Prozent. Gemäss den Erhebungen des deutschen Verbands der Automobilindustrie (VDA) entwickelten sich die Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen weltweit nach Regionen – wie bereits 2011 – sehr unterschiedlich. Während die automobilen Hotspots China (19,3 Mio. Fzge; +4,3%) und USA (14,8 Mio. Fzge; +13,4%) ihren Erwartungen gerecht wurden oder diese sogar übertrafen (USA), war im dritten Leitmarkt Westeuropa die Stimmung eisig. Hier verzeichneten die Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen aller Kategorien einen Rückgang von knapp neun Prozent auf 13,4 Millionen Einheiten.

Die Nachfrage in Westeuropa nach neuen Personenwagen verringerte sich um acht Prozent auf knapp 11,8 Millionen Fahrzeuge. Überraschend erfreulich war allerdings die Entwicklung in Grossbritannien (2,0 Mio. Neuzulassungen; +5,3%). Auch Deutschland stützte trotz Rückgang (-2,9%) den Gesamtmarkt. In Frankreich führten das erste volle Jahr ohne aktive Abwrackprämie und der stark wachsende Druck auf die französische Volkswirtschaft zu einem Rückgang in der Höhe von 14 Prozent (1,9 Mio. Einheiten). Der italienische Markt lag mit 1,4 Millionen Neuzulassungen (-20%) auf dem niedrigsten Niveau seit Jahrzehnten. In Spanien brachte die Einführung einer staatlichen Abwrackprämie ab dem 16. Oktober keine positiven Impulse; der spanische Markt schloss mit einem Minus in Höhe von 13 Prozent ab.

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)

Zum zweiten Mal in Folge wurde gemäss BFS in der Schweiz bei der Anzahl neu in Verkehr gesetzter Motorfahrzeuge ein Rekord registriert. Die Zahl von 431'000 Neuzulassungen innert Jahresfrist (per 30. September) entsprach einer Steigerung von 2,4 Prozent oder 10'100 Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr.

Auffallend war, dass diese Zunahme ausschliesslich auf die hohen Immatrikulationszahlen im ersten Halbjahr 2012 zurückgeführt werden konnte. Im zweiten Halbjahr wurden dagegen weniger Inverkehrsetzungen registriert als in der entsprechenden Vorjahrsperiode. Betreffend die Personenwagen ist anzunehmen, dass dieser deutliche Unterschied mit den im Juli in Kraft gesetzten CO₂-Emissionsvorschriften zusammenhängt.

Vergleicht man die Neuzulassungen des Jahrs 2012 mit jenen des Vorjahrs, so betrug die Zunahme rund 2,4 Prozent, wobei in sämtlichen Fahrzeuggruppen eine Steigerung zu verzeichnen war. Bei der mit Abstand grössten Fahrzeuggruppe, den Personenwagen, belief sich dieser Zuwachs auf 1,9 Prozent (334'045 Neuzulassungen). Deutlich mehr Neuzulassungen als im Vorjahr war auch bei der relativ grossen Gruppe der Motorräder (+3,5%; 49'805 Neuzu-

lassungen) und der Sachentransportfahrzeuge (+4%; 34'447 Neuzulassungen) festzustellen. Letztere setzen sich zusammen aus den Lieferwagen, den Lastwagen und den Sattelschleppern.

Betrachtet man die neuen PW nach Marken, so nahm VW (D) weiterhin die Spitzenposition ein. An zweiter Stelle lag Audi (D), gefolgt von Skoda (CZ), BMW (D) und Ford (D) sowie an sechster Stelle Renault (F).

Bei den neuen PW hat gegenüber dem Vorjahr die Anzahl der kleinen PW bis 1399 Kubikzentimeter abgenommen (102'820 Fzge; -4,2%), deren Anteil bei den Neuwagen betrug 24 Prozent (Vorjahr: 25%). Hingegen war bei der Kategorie über 3000 Kubikzentimeter ein starkes Wachstum (12'227 Fzge; +13,9%) zu verzeichnen; deren Anteil bei den Neuwagen betrug allerdings bloss 3,7 Prozent.

60 Prozent (200'576 Fzge) der neuen PW wurden mit Benzin betrieben; im Vorjahr waren es noch 64,5 Prozent. Entsprechend hat sich der Anteil der neuen Dieselfahrzeuge (124'911 Fzge) von 33,3 Prozent im Vorjahr auf nunmehr 37,4 Prozent erhöht.

PW mit kombiniertem Antrieb aus Verbrennungs- und Elektromotor (5721 Einheiten), mit blossen Elektroantrieb (924 Einheiten) oder mit anderen Treibstoffen als Benzin oder Diesel (2837 Einheiten) nahmen zwar zahlenmässig zu, machten aber zusammen lediglich 2,8 Prozent der Neuzulassungen aus. Deutlich zunehmend war weiterhin der Anteil der neuen PW mit Allrad-Antrieb (112'469 Einheiten; +19%); ihr Anteil belief sich bei neuen PW auf 34 Prozent (Vorjahr: 30%).

(Weitere detaillierte Angaben über die in Verkehr gesetzten neuen Motorfahrzeuge befinden sich im Anhang in den Tabellen 6 A und 7 A.)

Auch die Zahlen zu den effektiv verkauften Neufahrzeugen ergaben ein stolzes Resultat. Mit einem kumulierten Plus von 328'139 Neufahrzeugen respektive +2,9 Prozent wurde das Rekordergebnis aus dem Jahr 1989 – damals waren es 335'094 Neuzulassungen – nur knapp verpasst. Insbesondere vor dem Hintergrund der zum Teil massiven Verkaufseinbussen in zahlreichen EU-Ländern darf sich das Ergebnis des Schweizer Automarkts mehr als nur sehen lassen.

Etwa zehn Prozent aller Neuimmatrikulationen liefen am offiziellen Handel vorbei, wie eine Auswertung durch die Marktexperten von EurotaxGlass's ergab – wobei sich nach Inkrafttreten der revidierten CO₂-Gesetzgebung im zweiten Halbjahr diese Direkt- und Parallelimporte rückläufig entwickelten.

Auch betreffend die Nutzfahrzeuge war für die Automobilbranche ein gutes Jahr. Bei den leichten Sachentransportfahrzeugen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (Lieferwagen und leichte Sattelschlepper) konnten im Berichtsjahr insgesamt 30'453 Einheiten abgesetzt werden; das sind 6,8 Prozent oder 1942 Fahrzeuge mehr als im verkaufsstarken Vorjahr. Bei den Personentransportfahrzeugen (Wohnmobile, Cars, Busse usw.) lag der Markt mit 3'824 Fahrzeugen um 8,7 Prozent über dem Vorjahrsergebnis. Bei den Sachentransportfahrzeugen (Lastwagen und Sattelschlepper über 3,5 Tonnen) lag der Markt mit 3'853 Fahrzeugen um 9,7 Prozent unter dem Vorjahrsergebnis – dies allerdings verglichen mit einem Rekordwert im Jahr 2011.

Der Gebrauchtwagenmarkt vermeldete ebenfalls Rekordzahlen. Wie die durch EurotaxGlass's ausgewerteten Handänderungen ergaben, wechselten insgesamt 828'096 Personenwagen (+3,1% gegenüber 2011) den Besitzer.

Die historisch einmalig hohen Währungsrabatte auf Neuwagen haben den Occasionshandel unzweifelhaft beeinflusst. Gesamtschweizerisch führte dies zu einem Anstieg der durchschnittlichen Standzeit eines «Gebrauchten» auf 102 Tage (+4,1%). Je nach Fahrzeugsegment differierten die Standzeiten allerdings erheblich. Überdurchschnittlich lang warteten Fahrzeuge der Luxusklasse (129 Tage; +4,9%), Cabriolets und Roadsters (124 Tage; +6,0%) sowie Coupés und Sportwagen (120 Tagen; +0,8%) auf einen neuen Besitzer. Im Vergleich dazu fanden SUV/Geländewagen (90 Tage, +4,7%), Kleinwagen (98 Tage; +5,4%) sowie Fahrzeuge der unteren Mittelklasse (100 Tage; +4,2%) deutlich schneller Käufer.

Rund 66'000 Personen haben die Schweizer Motorradmesse Swiss-Moto besucht, die am 16. Februar in Zürich für vier Tage ihre Tore öffnete. Auf über 30'000 Quadratmeter Ausstellungsfläche wurden von 204 Ausstellern Motorräder und Roller sowie Zubehör, Bekleidung und Tuning gezeigt.

Vom 8. bis 18. März hat in Genf der 82. Internationale Automobilsalon mit 260 Ausstellern aus 30 Ländern stattgefunden. Präsentiert wurden auf 110'000 Quadratmeter Nettoausstellungsfläche in den Hallen der Palexpo Genf rund 180 Welt- und Europapremieren. Der Autosalon wurde von 702'000 Personen besucht. Verglichen mit 2011 entsprach dies einer Abnahme um rund fünf Prozent.

Wettbewerbsrecht in der Automobilbranche

Die Wettbewerbskommission (WEKO) hat am 24. Mai der BMW AG (München) eine Sanktion von rund 160 Millionen Franken auferlegt, weil der Fahrzeughersteller den Direkt- und Parallelimport behindert haben soll. Die BMW AG habe den Schweizer Markt abgeschottet, indem sie den zugelassenen Händlern im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) untersagte, Neuwagen der Marken BMW und MINI an Kunden in der Schweiz zu verkaufen. Gemäss WEKO muss die BMW AG ihre Händlerverträge im EWR anpassen sowie die darin enthaltene Exportverbotsklausel aufheben. Zudem seien die zugelassenen Händler im EWR über diese Änderung zu informieren. Die BMW-Zentrale in München hat den Fall vor das Bundesverwaltungsgericht weitergezogen.

Mitte Juli hat die WEKO entschieden, ihre Bekanntmachung über die wettbewerbsrechtliche Behandlung von vertikalen Abreden im Kraftfahrzeughandel (so genannte KFZ-Bekanntmachung) vorläufig unverändert beizubehalten.

In einer Medienverlautbarung hat sich der AGVS (Auto Gewerbe Verband Schweiz) über den WEKO-Entscheid erfreut gezeigt und diesen mit Erleichterung zur Kenntnis genommen. Ein Einschwenken der WEKO auf die völlige Marktliberalisierung analog der Europäischen Union (EU) hätte gemäss AGVS vor allem die Marktstellung der Hersteller gestärkt und die Ausgangslage für die Garagisten – auch zum Nachteil der Konsumenten – massiv verschlechtert.

Treibstoffe

Schweizerischer Mineralölabsatz

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte in der Schweiz rund 10,4 Millionen Tonnen, 2,9 Prozent mehr als 2011. Die Zunahme war in erster Linie auf die um 6,9 Prozent gestiegenen Heizölverkäufe zurückzuführen. Diese Angaben stammen von der Erdöl-Vereinigung (EV).

Vom Gesamtabsatz entfiel mit rund sieben Millionen Tonnen (67%) der grösste Teil der Verkäufe auf die Treibstoffe. Insgesamt wurden 1,1 Prozent mehr Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft als 2011. (Über die Entwicklung des Mineralölabsatzes in der Schweiz orientiert Tabelle 12 A im Anhang.)

Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Autobenzin setzte sich auch im Berichtsjahr fort; es wurden 2,9 Millionen Tonnen abgesetzt (Vorjahr: 3,0 Mio. t; -3,5%). Die kontinuierliche Verbesserung der Motoreffizienz und die Tendenz hin zum Kauf weniger leistungsstarker Personenwagen waren der Hauptgrund für diesen Negativtrend. Wegen des gegenüber dem Euro starken Schweizerfrankens blieben die Verkäufe an grenznahen Tankstellen vermutlich auf tiefem Niveau.

Der Absatz von Dieselöl, das vor allem im Bau- und Transportgewerbe verwendet wird, ist weiter gewachsen (2,5 Mio. t; +6,1%). Die gestiegenen Verkäufe spiegeln die stabile Binnenkonjunktur und den nach wie vor wachsenden Anteil von dieselbetriebenen Personenwagen wider.

Am Ende des Berichtsjahrs wurden in der Schweiz 3567 öffentlich zugängliche Markentankstellen gezählt. Das sind 28 Stationen weniger als vor Jahresfrist (-0,8%). Über das grösste Tankstellennetz verfügten nach wie vor die AVIA-Unternehmen mit 659 Einheiten. Auf dem zweiten Rang figurierte Agrola (435), vor BP (390), Ruedi Rüssel (314), Tamoil (306) und Shell (303).

Insgesamt 1333 Tankstellenshops boten ihren Kunden die Möglichkeit an, kleinere Einkäufe mit dem Tanken zu verbinden. Wie bereits in den Vorjahren setzte sich der Trend zu Shops mit einer Verkaufsfläche von mehr als 50 Quadratmeter (+18 Einheiten) weiter fort. Bei Tankstellenshops mit einer Verkaufsfläche unter 50 Quadratmeter war hingegen ein Rückgang zu verzeichnen (-14 Einheiten). Rund 71 Prozent des gesamten Treibstoffabsatzes wurden an Tankstellen mit Shop generiert, was deren grosse Bedeutung als Wettbewerbsfaktor illustriert. Es zeigte sich zudem, dass an Standorten mit einer grösseren Shopfläche im Mittel wesentlich mehr Treibstoff getankt wird als an solchen mit einem kleinen Shop.

Im Berichtsjahr konnten die Kunden an 3502 Tankstellen nebst Benzin auch Dieselöl tanken. Pro Tankstelle wurden im Durchschnitt rund 1,43 Millionen Liter Benzin und Dieselöl verkauft; das sind 0,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Die durchschnittlichen Absatzmengen variierten je nach Bedienungsart, Ausstattung und Lage der Tankstelle. Am meisten Treibstoffe wurden mit 3,5 Millionen Liter pro Jahr an Autobahn-Stationen verkauft und am wenigsten mit rund 0,66 Millionen Liter an unbemannten Tankstellen.

Mineralölwirtschaft

Das Schweizer Parlament will die Ladenöffnungszeiten von Tankstellenshops liberalisieren. In der Wintersession haben beide Räte eine Änderung des Arbeitsgesetzes gutgeheissen, mit der Tankstellenshops auf Autobahnraststätten und an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr rund um die Uhr ihr ganzes Sortiment verkaufen dürfen. Die Gesetzesrevision geht auf eine entsprechende Parlamentarische Initiative von Christian Lüscher (FDP, GE) zurück. Die Gewerkschaften erachten das Vorhaben als ersten Schritt hin zu einer vollständigen Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten. Sie haben deshalb das Referendum angekündigt und mit der Unterschriftensammlung begonnen. Die Frist zur Einreichung der Unterschriften endet am 7. April 2013.

Die Erdöl-Raffinerie in Cressier (NE) ging in finanzstarke Hände über. Der Ölhändler Vitol aus Genf übernahm den Betrieb vom Konzern Petroplus. Für die Übernahme hat sich Vitol mit AtlasInvest zur Varo Holding zusammengeschlossen. Die Varo Holding hat den Betrieb der Raffinerie Mitte des Berichtsjahrs wieder hochgefahren, nachdem dieser Ende Februar eingestellt worden war. Diese Raffinerie ist nebst jener in Collombey (VS) die einzige und grösste in der Schweiz. Sie produziert ein Viertel aller im Inland verkauften Raffinerieprodukte.

Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien

2011 sind in der Schweiz – trotz Steuerbefreiung und Importliberalisierung – an gut 150 Tankstellen nur gerade 4,1 Millionen Liter Bioethanol zu Treibstoffzwecken abgesetzt worden, was knapp einem Promille aller Benzinverkäufe entsprach. Das in der Schweiz abgesetzte Bioethanol wird ausschliesslich aus Skandinavien importiert und im Raum Basel mit Benzin vermischt. Gemäss der aktuell gültigen Norm ist hierzulande eine Beimischung zum Benzin von fünf Prozent Bioethanol wie auch E85 für spezielle Fahrzeuge mit «Flexfuel» zugelassen.

Ebenfalls im Jahr 2011 wurden in der Schweiz rund 10,3 Millionen Liter Biodiesel versteuert, was rund 3,6 Promille des gesamten Dieselabsatzes entsprach. Rund ein Drittel des abgesetzten Biodiesels wurde importiert, zwei Drittel stammten aus der Inlandproduktion. Der grösste Teil des in der Schweiz abgesetzten Biodiesels wurde aus tierischen Fetten (Schlachtabfälle) und gebrauchten Speiseölen (Frittieröle) hergestellt.

Schliesslich wurden im Jahr 2011 in der Schweiz rund 3,2 Millionen Kilogramm Biogas als Treibstoff über Gastankstellen an Endkunden verkauft. Biogas als Fahrzeugtreibstoff wird aus Abfällen und Produktionsrückständen aus der Produktion oder Verarbeitung von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen hergestellt sowie in das schweizerische Erdgasnetz eingespeist oder zu Treibstoffqualität aufbereitet und direkt an Biogastankstellen abgegeben. Der entsprechende Biogasanteil am gesamten Gastreibstoffabsatz (Erdgas und Biogas) betrug 2011 rund 20 Prozent und wurde vollumfänglich in der Schweiz hergestellt.

Die im Jahr 2011 in der Schweiz in Verkehr gebrachten biogenen Treibstoffe sind fast ausschliesslich von der Mineralölsteuer befreit worden. Es handelte sich dabei um biogene Treibstoffe, welche die ökologischen und sozialen

Mindestanforderungen erfüllten oder um biogene Treibstoffe, welche in bestehenden Pilot- und Demonstrationsanlagen hergestellt wurden.

Strassentransport

Die Preise im schweizerischen Güterverkehr sind im Berichtsjahr im Jahresvergleich (Stand Oktober) insgesamt um 1,4 Prozent gestiegen. Beim Güterverkehr auf der Strasse war das Preisniveau um 1,5 Prozent, auf der Schiene um 1,4 Prozent höher als im Vorjahr.

Die Sozialpartnerschaft im gewerblichen Strassentransport zwischen dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) und Les Routiers Suisses kann im bisherigen Rahmen fortgesetzt werden. Eine Klage der Gewerkschaft UNIA, die einen Beitritt zur bestehenden Landesvereinbarung verlangt hatte, wurde vom Regionalgericht Bern-Mittelland vollumfänglich abgewiesen. Das Urteil hält insbesondere fest, dass die UNIA bei den Chauffeuren im Transportgewerbe kaum über Mitglieder und somit nicht über die nötige Repräsentanz verfügt. Die ASTAG ihrerseits hat beim Bundesrat Einsprache gegen die Allgemeinverbindlichkeitserklärung des neuen Landesmantelvertrags des Bauhauptgewerbes erhoben. Denn auch dort wird versucht, einen branchenfremden Gesamtarbeitsvertrag (GAV) schleichend auf das Transportgewerbe und damit auf die Berufsfahrer auszudehnen.

Tourismus

Internationaler Tourismus

Die internationalen Ankünfte wuchsen im Berichtsjahr um vier Prozent auf ein Total von 1'035 Millionen (Vorjahr: 980 Mio.). Damit wurde zum ersten Mal in der Geschichte hinsichtlich der Anzahl international Reisender die Ein-Milliarden-Grenze überschritten.

Nach Regionen legte der Asien-Pazifik-Raum am meisten zu (+7%). An der Spitze der Rangliste der Subregionen befanden sich Süd-/Ost-Asien, Nordafrika (beide +9%), Zentral- und Osteuropa (+8%). Auch im Berichtsjahr waren die Wachstumstendenzen der Schwellenländer (+4,1%) stärker ausgeprägt als in weiter entwickelten Wirtschaftsräumen (+3,6%) – ein Trend, der nun bereits seit einigen Jahren anhält.

Die Ankünfte international reisender Gäste in Europa, der meistbesuchten Region der Welt, stiegen um drei Prozent; ein sehr positives Resultat angesichts der Wirtschaftslage und des bereits starken Zuwachses im Jahr 2011 (+6%). Mit plus 17 Millionen im Vergleich zum Vorjahr wurde ein Total von 535 Millionen Reisenden erzielt. Nach Subregionen erfreuten sich Zentral- und Osteuropa (+8%) der besten Resultate, gefolgt von Westeuropa (+3%). Die mediterranen Länder Europas konsolidierten ihre ausgezeichneten Resultate von 2011 und fanden zurück zu den üblichen Wachstumsraten.

Tourismus in der Schweiz

Gemäss den definitiven Ergebnissen des BFS registrierte die Hotellerie in der Schweiz im Berichtsjahr insgesamt 34,8 Millionen Logiernächte. Dies bedeutete einen Rückgang um zwei Prozentpunkte (-720'000 Logiernächte) gegenüber 2011. Die inländischen Gäste generierten 15,7 Millionen Logiernächte, was einer Abnahme von 0,4 Prozent (-62'000 Logiernächte) entsprach. Bei den ausländischen Gästen wurden 19,1 Millionen Logiernächte und damit ein Rückgang von 3,3 Prozent (-658'000 Einheiten) registriert. Allerdings wurde einzig bei den Gästen aus dem europäischen Kontinent (ohne Schweiz) eine Abnahme der Logiernächte verzeichnet; diese betrug 7,7 Prozent (-1,1 Mio. Einheiten). Den stärksten absoluten Rückgang aller europäischen Herkunftsländer verzeichnete Deutschland mit einer Abnahme von 583'000 Logiernächten (-11%). Es folgten das Vereinigte Königreich (-156'000 Logiernächte; -9,1%), die Niederlande (-121'000; -14%), Frankreich (-76'000; -5,4%) sowie Belgien (-58'000; -8,5%) und Italien (-36'000; -3,5%). Die Gäste aus Russland hingegen generierten 48'000 Logiernächte mehr (+9,3%).

Alle anderen Kontinente verzeichneten Zunahmen, wobei diese bei den Gästen aus Asien am deutlichsten waren (+349'000 Logiernächte; +12%). Bei den Gästen aus Asien legten jene aus China (ohne Hongkong) um 148'000 Logiernächte zu (+25%) und wiesen damit das stärkste absolute Wachstum aller Herkunftsländer auf. Es folgten die Golfstaaten mit einem Plus an Logiernächten von 100'000 (+24%) und Japan mit einem Wachstum von 30'000 Einheiten (+6,3%). Die Nachfrage aus dem amerikanischen Kontinent erhöhte sich um 45'000 Logiernächte (+2,1%). Mit 33'000 zusätzlichen Logiernächten (+2,2%) lieferten die Vereinigten Staaten die stärkste absolute Zunahme dieses Kontinents. Die beiden Kontinente Afrika (+23'000; +8,3%) und Ozeanien (+14'000; +5,2%) verzeichneten ebenfalls mehr Logiernächte.

Im Berichtsjahr verzeichneten neun der dreizehn Tourismusregionen der Schweiz tiefere Ergebnisse als 2011. Graubünden verbuchte mit einem Minus von 301'000 Logiernächten (-5,6%) die deutlichste Abnahme in absoluten Zahlen. Das Berner Oberland registrierte eine Abnahme von 155'000 Logiernächten (-4,2%) und das Genferseegebiet ein Minus von 109'000 Einheiten (-4,2%). Das Wallis und das Tessin mussten Rückgänge von 92'000 Logiernächten (-2,2%) beziehungsweise 72'000 Logiernächten (-3%) hinnehmen. Demgegenüber registrierte die Region Zürich mit einem Plus von 94'000 Einheiten (+1,8%) das deutlichste Wachstum, gefolgt von der Region Fribourg mit einer Zunahme von 26'000 Logiernächten (+6,2%). Die Region Basel wies ein nahezu stabiles Ergebnis auf (-550 Logiernächte).

Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung

Im Jahr 2011 unternahmen die Schweizerinnen und Schweizer insgesamt 16 Millionen Reisen mit Übernachtungen. Davon hatten sechs Millionen Reisen ein inländisches Reiseziel und zehn Millionen Reisen führten ins Ausland. Im Vergleich zum Vorjahr wurden zwölf Prozent weniger Reisen mit Übernachtungen im Inland unternommen.

Die hohe Reisebeteiligung setzte sich auch 2011 weiter fort: Rund 85 Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung unternahmen Reisen mit mindestens einer

auswärtigen Übernachtung. Pro Person wurden durchschnittlich 2,5 Reisen durchgeführt, wovon 0,9 Reisen ein inländisches Reiseziel hatten.

Personen zwischen 25 und 44 Jahren waren mit drei Reisen pro Jahr am häufigsten unterwegs, während im Alter ab 65 Jahren im Schnitt noch 1,8 Reisen unternommen wurden. Ausserdem reiste die Deutschschweizer Bevölkerung deutlich häufiger (2,7 Reisen pro Jahr) als Personen aus der französisch- oder italienischsprachigen Schweiz (2,3 bzw. 2,1 Reisen pro Jahr).

Das meist benutzte Verkehrsmittel für Reisen mit Übernachtungen war der motorisierte Individualverkehr; dies sowohl bei Inlandreisen (66%) als auch bei Reisen mit Destinationen im Ausland (44%). Im Gegenzug wurden Reisen in der Schweiz häufiger mit dem öffentlichen Landverkehr unternommen. Dieser wurde bei 32 Prozent der Inlandreisen, jedoch nur bei neun Prozent der Reisen ins Ausland genutzt. Bei rund einem Viertel der Reisen diente das Flugzeug als Hauptverkehrsmittel, jedoch ausschliesslich bei Auslandsreisen.

Eine neue Studie, die im Auftrag des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) erstellt worden ist, hat das realisierbare Potenzial aller Autofahrten, die durch Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) ersetzt werden könnten, auf rund 25 Millionen Kilometer pro Tag veranschlagt. Der Fokus der Studie wurde dabei auf die Bereiche «Besuche von Gastronomiestätten» und «aktiver Sport» sowie schwergewichtig auf Stadt- und Agglomerationsgemeinden gelegt.

Finanzen

Finanzpolitik

Bundeshaushalt

Der Bundeshaushalt schloss mit einem Überschuss von 1,3 Milliarden Franken ab. Budgetiert war eine ausgeglichene Rechnung. Die Verbesserung wurde trotz Mindereinnahmen vor allem dank tiefen Zinsausgaben möglich.

Die Mindereinnahmen waren schwergewichtig bei der Mehrwertsteuer (-0,5 Mrd. Fr.), der direkten Bundessteuer (-0,4 Mrd. Fr.) und den Stempelabgaben (-0,3 Mrd. Fr.) zu verzeichnen.

Der Voranschlag 2013 sah nach den Beratungen in den Eidgenössischen Räten bei Aufwendungen von 64,8 Milliarden Franken einen Aufwandüberschuss von 363 Millionen Franken vor.

Der Bundesrat hat am 19. Dezember die Botschaft zum Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket (KAP) 2014 zuhanden der Eidgenössischen Räte verabschiedet. Die darin enthaltenen Sparmassnahmen sollen den Bundeshaushalt pro Jahr um 700 Millionen Franken entlasten. Dank des KAP 2014 sollen strukturelle Defizite in den Jahren 2014–2016 vermieden werden. Den grössten Konsolidierungsbeitrag sollen das Eidgenössische Departement des Inneren (EDI; 271 Mio. Franken) sowie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK; 217 Mio. Franken) leisten. Mit Priorisierungsmassnahmen im Bereich der Nationalstrassen will das UVEK jährlich 95 Millionen Franken «einsparen».

Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen

Strasse und Schiene stehen vor riesigen finanziellen Herausforderungen. Gemäss dem Bericht des Bundesrats «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» vom 17. September 2010 beträgt der Mittelbedarf des Bundes für den Ausbau des Nationalstrassennetzes bis ins Jahr 2030 bis zu 67 Milliarden Franken. Davon sind bloss knapp 28 Milliarden Franken oder rund 40 Prozent mit genehmigten Finanzierungsbeschlüssen gedeckt. Beim Schienennetz des öffentlichen Verkehrs wird der Finanzbedarf bis ins Jahr 2030 für den Ausbau auf rund 60 Milliarden Franken geschätzt; ebenfalls mit einem hohen Anteil nicht bewilligter Mittel.

Bei dieser Ausgangslage bedarf es mehr denn je einer Auslegeordnung für die Finanzierung beider Landverkehrsträger, auf deren Basis verantwortungsvoll gehandelt werden kann. Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen bedingen eine nachhaltige Finanzierung. Angesichts der immensen Investitionen, die auf den Verkehrsbereich zukommen, steht die Frage im Raum, welchen Beitrag die heutige Generation und welchen künftige Generationen an die Errichtung sowie den Unterhalt und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen leisten sollen. Oder anders gefragt: Wie viele Schulden können den Nachfahren überlassen werden? Um eine Antwort auf diese Fragen geben zu können, ist anstelle eines finanziellen Durchwurstelns strategisches Handeln erforderlich.

Dabei müssen nach Meinung von **strasseschweiz** die folgenden Grundsätze der Verkehrsfinanzierung zur Anwendung kommen:

- Es gilt das Verursacherprinzip. Das bedeutet, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten grundsätzlich selber bezahlt. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern sind zu vermeiden. Wer die Verkehrsleistungen des öV benutzt oder ein entsprechendes öV-Angebot bestellt, soll für die damit verbundenen Kosten aufkommen.
- Es gibt keine Abgabe ohne Zweckbindung. Verkehrsabgaben sollen ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten erhoben werden.
- Es dürfen keine Steuern auf Vorrat erhoben werden. Steuern und Abgaben sind entsprechend dem Finanzbedarf für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen zu bemessen, und die SFSV muss auf das Niveau einer Schwankungsreserve (max. 500 Mio. Fr.) zurückgeführt werden.
- Zusätzliche Abgaben dürfen nur zur Sicherstellung der Finanzierung von bedarfsgerechten Verkehrsinfrastrukturen erhoben werden. Mit der Steuererhöhung müssen vorhandene, echte Bedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft abgedeckt werden, beispielsweise die Sicherstellung eines funktionierenden Strassennetzes und damit insbesondere die Gewährleistung eines reibungslosen Betriebs der Hochleistungsstrassen (wo die Betroffenheit am höchsten ist), aber auch des Betriebs der Hauptstrassen und wichtiger Durchgangsstrassen oder die Ermöglichung von Massnahmen zum Schutz der Anwohner und der Umwelt.

Mit der aktuellen Vorlage zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI), die der Bundesrat mit Botschaft vom 18. Januar vorgelegt hat, werden diese Grundsätze mehrfach verletzt.

Einerseits, indem die FABI-Vorlage vorsieht, dass die LSVA-Erträge neu zeitlich unlimitiert und die Mineralölsteuermittel (sog. NEAT-Viertel) bis voraussichtlich 2030 befristet in den neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) fliessen sollen. Andererseits, weil zur Kompensation der Ausfälle im Bundeshaushalt, die aus einem zusätzlichen Engagement des Bundeshaushalts am BIF in der Höhe von 300 Millionen Franken jährlich resultieren, der Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer neu auf 3000 Franken limitiert werden soll. Dieser Abzug liegt in der Grössenordnung eines nationalen öV-Generalabonnements zweiter Klasse oder jener Abzüge, die beim Pendeln per Auto für eine Fahrtstrecke zwischen Wohn- und Arbeitsort von bis zu zehn Kilometer pro Tag geltend gemacht werden können.

strasseschweiz spricht sich dafür aus, dass zwar die anlässlich der Weiterentwicklung der Bahnfinanzierung demokratisch und rechtmässig beschlossenen Leistungen zwischen den beiden Verkehrsträgern nicht in Frage gestellt werden. Hingegen soll die befristete Regelung für den FinöV-Fonds zur Finanzierung der Grossprojekte NEAT, Bahn 2000, Lärmschutzmassnahmen der Bahnen und Anschlüsse an die Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken (HGV) des benachbarten Auslands nach deren Auslaufen unter Beachtung des Verursacherprinzips nicht erneuert oder sogar erweitert werden.

Die Transferzahlungen des privaten Strassenverkehrs an den öV sind seit mehreren Jahren beträchtlich (aktuell rund 2 Mrd. Fr. pro Jahr). Dies erhält

zusätzliche Brisanz aufgrund der Prognose des Bundesrats, wonach durch die steigenden Aufwendungen und wegen der sinkenden Erträge aus den Mineralölsteuern bis ins Jahr 2016 die kostendeckende Strassenfinanzierung nicht mehr sichergestellt werden kann. Insgesamt wird die Finanzierungslücke für den Ausbau sowie für den Substanzerhalt, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen in den nächsten 20 Jahren auf zirka 1,5 Milliarden Franken pro Jahr anwachsen.

Um die drohende Lücke bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) zu verhindern, sieht der Bundesrat vorerst die Anhebung des Preises für die Autobahnvignette und später zusätzlich des Mineralölsteuerzuschlags vor. Diese Aussichten erhöhen den Druck auf die Forderung, dass zuerst die Erträge aus den Treibstoffabgaben weitestgehend zur Finanzierung von Kosten des Strassenverkehrs eingesetzt werden, bevor der Motorfahrzeugverkehr mit zusätzlichen Steuererhöhungen konfrontiert wird.

Die Ungewissheit über das Ausmass der angekündigten Steuererhöhungen für den Strassenverkehr ist gross und das Programm zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz ist noch weitgehend unbekannt. Ausserdem hängt der bedarfsgerechte Ausbau der Autobahnen wesentlich von den Unwägbarkeiten der Rahmenbedingungen und der politischen Entscheidung bei der Kreditbewilligung durch die zuständigen Instanzen ab. Angesichts der Dringlichkeit der Massnahmen und der Kreditsumme zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz sind neue Verfahren und Vorgehensweisen notwendig, wie dies auch hinsichtlich der Bahninfrastrukturen erkannt worden ist.

strasseschweiz forderte deshalb im Umfeld der parlamentarischen Beratung zur FABI-Vorlage eine verbindliche Langfristperspektive zum Erhalt der Funktionstüchtigkeit des nationalen Hochleistungsstrassennetzes sowie die Sicherstellung der kontinuierlichen, verbindlichen und dauerhaften Finanzierung der künftigen Strasseninvestitionen. Eine valable Lösung bestünde nach Auffassung von **strasseschweiz** darin, dass im Verkehrsbereich zwei separate Fonds eingerichtet werden: einer zur Finanzierung der Bahninfrastruktur (gemäss Verursacherprinzip) und einer zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Letzterer wäre aus sämtlichen zweckgebundenen Abgaben des Strassenverkehrs zu speisen und der bestehende Infrastrukturfonds in diesen zu integrieren.

Ein Strasseninfrastrukturfonds ist für die Finanzierung grösserer Infrastrukturprogramme (Engpassbeseitigung, Netzergänzungen) deshalb die passende Lösung, weil er bei Umsetzungsschwierigkeiten oder Verzögerungen die notwendige Flexibilität bietet. Auch für das interne Gleichgewicht zwischen Ausgaben für Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Strassennetzes ist ein Strasseninfrastrukturfonds das geeignete Instrument. **strasseschweiz** fordert bereits seit vielen Jahren eine Fondslösung, um die kontinuierliche, verbindliche und dauerhafte Finanzierung der Strasseninfrastruktur sicherstellen zu können.

Zweckbestimmung der Abgaben des motorisierten Strassenverkehrs

72

Mit der Eidgenössischen Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» will der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) die Verkehrsfinanzierung in der Schweiz ausdrücklich auf den Kopf stellen. So soll der öffentliche Verkehr (öV) – inklusive die allgemeine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene – generell aus

der Strassenkasse bezahlt werden. Ziel ist die Umverteilung von Geldern der Autofahrenden hin zum hochdefizitären öV. Die Initianten reden von 800 Millionen Franken, die jährlich umgelagert würden. Das ist irreführend: Dem Strassenbudget sollen in Tat und Wahrheit 1,8 Milliarden Franken pro Jahr entzogen werden.

Im Visier hat der VCS die Neuverteilung der Einnahmen aus den eigentlich zweckgebundenen Mineralölsteuern. Die Autofahrenden und das Transportgewerbe sollen einmal mehr – und diesmal unbefristet – zur Kasse gebeten werden und die massiven Finanzierungsprobleme des öV lösen. Würde die VCS-Initiative angenommen, stünden dem Verkehrsträger Strasse nur noch knapp zwei Fünftel aus den für Strassenzwecke zu verwendenden Treibstoffabgaben zur Verfügung. Mehr als drei Fünftel der zweckgebundenen Strassengelder würden zur Schiene hin umgeleitet.

Nach Auffassung von **strasseschweiz** ist die VCS-Initiative schädlich; sie führt zu massiv höheren Abgaben auf Benzin und Diesel, zu verlotterten Strassen und weniger Verkehrssicherheit und zu mehr Staus und zusätzlichem Verkehrschaos. Ausserdem verhärtet die VCS-Initiative die politischen Fronten und erschwert damit die Suche nach einer sachlichen Lösung für die Finanzierungslücken bei Schiene und Strasse, weil sie einseitig auf den öV ausgerichtet ist und dem Strassenverkehr durch den Mittelentzug jede weitere Entwicklung verunmöglicht.

Der Bundesrat lehnt die ruinöse VCS-Initiative vorbehaltlos ab. Mit Botschaft vom 18. Januar hat er die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) im Sinne eines direkten Gegenvorschlags zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» zuhanden der Eidgenössischen Räte verabschiedet.

Das Augenfälligste am FABI-Gegenvorschlag: Ab 2030 würden dem Strassenverkehr in ähnlichem Umfang Geldmittel entzogen wie bei einer Annahme der VCS-Initiative. Damit verletzt auch der bundesrätliche FABI-Gegenvorschlag das Verursacherprinzip massiv. Er muss deshalb – so die Forderung von **strasseschweiz** an die Eidgenössischen Räte – korrigiert werden.

Der Ständerat hat die FABI-Vorlage in der Wintersession beraten und dabei nicht nur das Finanzierungsmodell für den Bahninfrastruktur-Fonds bestätigt, sondern dieses mit dem Zugriff auf zusätzliche Erträge aus der Mehrwertsteuer sogar noch aufgestockt. Die VCS-Initiative lehnte der Ständerat ohne Gegenstimme ab (siehe auch Kapitel «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)»; hiervor).

In der Frühjahrssession hat der Nationalrat eine Parlamentarische Initiative (Pa. Iv. Schmidt Roberto) genehmigt, die verlangte, dass künftig 60 statt wie bis anhin 50 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer dem Strassenverkehr zugutekommen. Mit dieser Änderung würden jährlich rund 300 Millionen Franken mehr in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) fliessen. Der Ständerat konnte sich nicht für diese Lösung erwärmen und lehnte den Vorstoss in der Herbstsession ab.

Nationalstrassenabgabe: Die Erweiterung des Nationalstrassennetzes mit rund 375 Kilometer kantonalen Autobahnen verursacht dem Bund Mehrkosten von jährlich 275 Millionen Franken. Diese sollen durch eine Preiserhöhung der Autobahnvignette von heute 40 auf neu hundert Franken finanziert werden. Zugleich soll eine Zweimonatsvignette für 40 Franken geschaffen werden (vgl. Kapitel «Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz»; hiernach).

Obwohl die Strassenverbände die Anpassung des Netzbeschlusses grundsätzlich guthiessen, lehnten sie die Verteuerung der Autobahnvignette ab, da sich der Mehrwert für die Strassenbenützenden in einem sehr engen Rahmen bewegt. Die Strassenverbindungen im Umfang von rund 380 Kilometer, die neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen, existieren bereits heute und sind bislang durch die Kantone finanziert worden, die dafür Bundesbeiträge erhalten haben. Primär komme eine Preiserhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) solange nicht in Frage, als die FABI-Vorlage die Transferzahlungen von der Strasse hin zur Schiene nicht nur zeitlich unlimitiert (LSVA) und zeitlich beschränkt (NEAT-Viertel) fortsetzt, sondern mit einer zusätzlichen Massnahme (Reduktion des Fahrkostenabzugs für Pendler) sogar ergänzen will, begründete **strasseschweiz** das Nein zur Erhöhung der Nationalstrassenabgabe gegenüber den Eidgenössischen Räten.

Die Eidgenössischen Räte konnten sich im Berichtsjahr nicht abschliessend auf den Betrag der Erhöhung der Autobahnvignette einigen. Der Nationalrat sprach sich in der Sommersession für eine Preiserhöhung auf 70 Franken aus, der Ständerat in der Herbstsession entsprechend dem Antrag des Bundesrats auf 100 Franken. Mit Blick auf die Bedürfnisse von Touristen war die Einführung einer Zweimonatsvignette für 40 Franken in beiden Kammern unbestritten. Eine erste Bereinigung dieser Differenz konnte in der Wintersession nicht erzielt werden.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Die Erträge aus der LSVA belaufen sich für das Berichtsjahr netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 1529 Millionen Franken (2011: 1554 Mio. Fr.; -1,6%). Ein Drittel davon geht an die Kantone, zwei Drittel an den Bund zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV).

Die LSVA erfasst Strassengüterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Sie bemisst sich nach der Zahl der in der Schweiz zurückgelegten Kilometer, dem zulässigen Höchstgewicht der Fahrzeuge und den Emissionen des Fahrzeugs.

Per 1. Juli hat der Bundesrat erstmals von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die LSVA der Teuerung anzupassen. Damit stiegen die Tarife um 0,97 Prozent. Fahrzeuge mit «Euro 0/I/II» bezahlen seither 3,10 Rappen (Rp.) pro Tonnenkilometer (tkm), mit «Euro III» 2,69 Rp./tkm und mit «Euro IV/V/VI» 2,28 Rp./tkm. Für Nutzfahrzeuge der Emissionskategorie II und III, die nachträglich mit Partikelfiltern ausgerüstet worden sind und deshalb weniger Feinstaub ausstossen, wurde ein Rabatt von zehn Prozent gewährt.

Die Abgabe für 300 gefahrene Kilometer mit einem 40 t-LKW beträgt somit zwischen 246,00 Franken für ein Euro-VI-Fahrzeug und 372,00 Franken für ein Fahrzeug der Emissionsklassen Euro 0, I oder II.

Verwendung der Einnahmen aus der LSVA im Jahr 2012

(in Mio. Franken)

Bruttoertrag		1648
Kosten für die Erhebung der Abgabe (5% der Bruttoeinnahmen)	83	
Rückerstattungen (kombinierter Verkehr UKV 19, Holztransporte 5, Diverse 1)	25	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils	11	119
Nettoertrag		1529
Aufwandentschädigung Kantone		8
Polizeiliche Kontrollen		24
Abschreibungen Debitoren		5
Reinertrag		1492
Kantonsanteil (1/3)		497
Bundesanteil (2/3); zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten		712
Ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs		283

Die vom Bundesrat per 1. Januar 2009 vorgenommene so genannte Abklassierung von Lastwagen der Euro-III-Norm in eine teurere Abgabekategorie verletzt gemäss Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Oktober das Kostendeckungsprinzip, das im Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) verankert ist. Das Bundesverwaltungsgericht gelangte zum Schluss, dass der Schwerverkehr dem übrigen Verkehr im Jahr 2009 lediglich Stauzeitkosten im Umfang von 94 Millionen Franken verursacht hat. Da gleichzeitig der übrige Verkehr dem Schwerverkehr Stauzeitkosten in der Höhe von 140 Millionen Franken bescherte, verblieb ein Minus von 46 Millionen Franken.

75

Mit deutlichen Worten kritisierte das Gericht dabei eine Infras-Studie, auf die sich das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) für die Ermittlung der Stauzeitkosten gestützt hatte. Im Urteil war die Rede von «unhaltbarem» und «willkürlichem» Vorgehen – «selbst im Wissen darum, dass eine schematische und approximative Vorgehensweise unvermeidlich ist» sowie «dem Bundesrat bei der Festlegung der Tarife ein weiter Ermessensspielraum zukommt».

Das Urteil erfolgte auf Beschwerden von zwei Transportunternehmen, die gegen die LSVA-Veranlagung für das Jahr 2009 Einsprache erhoben hatten.

Eine im Auftrag des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG) von der Firma ProgTrans AG verfasste wissenschaftliche Studie hatte belegt, dass den Staukosten-Berechnungen der Behörden krasse Fehler und methodische Versäumnisse zugrunde liegen. Die Staukosten des Strassentransports seien um den Faktor zehn zu hoch angesetzt worden. Allein dieser Umstand ermöglichte es, die LSVA Anfang 2008/2009 massiv zu erhöhen.

Nach Meinung der Bundesbehörden hat das Bundesverwaltungsgericht die vom Bundesgericht in einem früheren Entscheid gemachten Vorgaben zur Berechnung dieser Kosten falsch interpretiert. Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) haben deshalb gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Oktober zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) beim Bundesgericht Beschwerde erhoben.

Seit dem 1. Juli erhalten emissionsarme Lastwagen (Euro V und VI) einen Rabatt von zehn Prozent auf der LSVA. Der Bundesrat hat die Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) entsprechend angepasst und ausserdem festgelegt, dass Lastwagen künftig frühestens nach sieben Jahren von der günstigsten in die mittlere Abgabekategorie, in der sie eine höhere LSVA bezahlen müssen, verschoben werden dürfen. Auf den gleichen Zeitpunkt sind zudem die LSVA-Sätze erstmals an die Teuerung angepasst worden.

Strassenrechnung

Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs

Gemäss der vom BFS veröffentlichten Strassenrechnung für das Jahr 2010 deckte der private Strassenverkehr die von ihm verursachten direkten Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassennetzes vollumfänglich: in der Kapitalrechnung zu 111 Prozent, in der Ausgabenrechnung zu 115 Prozent. Damit wies der Personen- und Güterverkehr auf der Strasse in ununterbrochener Reihenfolge seit 1995 ein kostendeckendes Ergebnis aus. – Dies ist eine direkte Folge unter anderem auch der zurückhaltenden Investitionstätigkeit des Gemeinwesens im Bereich der Strassen.

Die Kapitalrechnung 2010 schloss mit 8374 Millionen Franken Einnahmen und mit anrechenbaren Kosten von 7524 Millionen Franken ab. Der Überschuss betrug 850 Millionen Franken (2009: 990 Mio. Fr.). Die Strassenkosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs wurden somit von den Benützern zu 111 Prozent (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 2009: 113%) gedeckt. In der Kapitalrechnung werden die Strasseninvestitionen entsprechend der Lebensdauer amortisiert und kalkulatorisch verzinst. Die Betriebskosten werden jedes Jahr voll abgeschrieben.

In der Ausgabenrechnung 2010 betrugen die anrechenbaren Ausgaben 7251 Millionen Franken, inklusive die kalkulatorischen Zinsen auf den kumulierten Fehlbeträgen früherer Jahre. Aus der Gegenüberstellung der laufenden Ausgaben mit den anrechenbaren Einnahmen resultierte ein Deckungsgrad von 115 Prozent (2009: 118%) beziehungsweise ein Deckungsüberschuss von 1123 Millionen Franken (2009: 1276 Mio. Fr.). In der Ausgabenrechnung

werden den laufenden Ausgaben eines Jahres die Einnahmen aus dem privaten Motorfahrzeugverkehr gegenübergestellt. Die nicht durch Einnahmen gedeckten Strassenausgaben werden jedes Jahr kumuliert und kalkulatorisch verzinst. Das in die Strassen investierte Kapital wird so dem Motorfahrzeugverkehr vollständig angerechnet.

Bei den Fahrzeugkategorien (Kategorienrechnung auf der Basis der Kapitalrechnung) hat sich die Eigenwirtschaftlichkeit beim Schwerverkehr (Personen und Güterverkehr) und beim Leichtverkehr geringfügig verschlechtert. Der Personenverkehr erreichte gesamthaft einen Deckungsüberschuss von 299 Millionen Franken (105%; 2009: 106%), während der Güterverkehr mit einem Überschuss von 551 Millionen Franken (136%; 2009: 144%) abschloss. Der Anteil des Schwerverkehrs (Lastwagen und Sattelschlepper inkl. Anhänger sowie private Cars) wies einen Überschuss von 483 Millionen Franken (150%; 2009: 159%) aus.

Die Eigenwirtschaftlichkeit der Personenwagen betrug 107 Prozent, diejenige der Motorzweiräder 106 Prozent. Private Reisedeckungsautos deckten ihre Kosten zu 105 Prozent, Cars und Busse des öV hingegen lediglich mit bescheidenen 13 Prozent.

Externe Kosten

Die Strassenrechnung ist eine sogenannte Wegekostenrechnung; die externen Kosten, die Unfallkosten oder die Aufwendungen für die Fahrzeuge werden darin nicht berücksichtigt. Gemäss neueren im Rahmen der Energiestrategie 2050 erwähnten Studien der Bundesverwaltung verursacht der Strassenverkehr jährlich (Referenzjahr 2007) rund 11,5 Milliarden Franken an so genannt externen Kosten.

Fiskalleistungen

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 12'003,4 Millionen Franken betragen. Davon gingen 9481,5 Millionen an den Bund (= 15,1% der gesamten Bundeseinnahmen), nämlich 2965 Millionen Franken Mineralölsteuern (+10 Mio.) und 1979 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (+1 Mio.), 2127,1 Millionen Franken Mehrwertsteuer, 452,8 Millionen Franken Automobilsteuern und Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (+7,0 Mio.) sowie 77 Millionen Franken für Gebühren aller Art. Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 352,1 Millionen Franken (-7,7 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der LSVA in der Höhe von 1529 Millionen Franken (-25,7 Mio.), total also 1881 Millionen Franken für die Strassenbenützung. (Tabelle 9 A im Anhang enthält eine Übersicht über die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs.)

Zweckbindung für das Strassenwesen: Nach Verfassung und Gesetz sind von den hiervor genannten 9481,5 Millionen Franken (= rund 1700 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3813,5 Millionen Franken oder 40,2 Prozent für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen zu verwenden. Weitere 4138,8 Millionen Franken, davon stammen 1482,5 Millionen aus der Mineralölsteuer,

gingen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse (= 6,6% der gesamten Bundeseinnahmen). Der MIV leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse.

Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV): Rund 48 Prozent der LSVA-Einnahmen – 712 Millionen Franken – sind in den FinöV-Fonds umgeleitet worden. Seit dem Jahr 1998 fliessen Erträge aus der Schwerverkehrsabgabe in die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen, womit sich die Quersubventionierung von der Strasse auf die Schiene unter diesem Titel nunmehr auf den Betrag von 8855 Millionen Franken summiert. Im Weiteren können Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der NEAT-Kosten herbeigezogen werden. Im Berichtsjahr betrug der Anteil 265 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 4106 Millionen Franken. Somit hat der Strassenverkehr seit 1998 via FinöV-Fonds total rund 13 Milliarden Franken an die Grossprojekte des Schienenverkehrs bezahlt.

Seit Bestehen der Treibstoffzölle beziehungsweise der Mineralölsteuern hat der motorisierte Strassenverkehr dem Bund folgende Nettobeträge abgeliefert (in Mio. Franken):

Periode	Zollzuschlag/ Mineralölsteuer- zuschlag		Grundzoll/Mineralölsteuer auf Treibstoffen		
	Total		verwendet für:		
			Strassen	Bundeskasse	NEAT ²
1925–1949	—	992	205 (21%)	787 (79%)	
1950–1958	—	1 353	681 (50%) ¹	672 (50%)	
1959–2012	69 285	84 571	39 851 (47%) ¹	40 614 (48%)	4 106 (5%)
1925–2012	69 285	86'916	40 737 (47 %)	42 073 (48 %)	4 106 (5 %)

¹ Ab 3. Oktober 1958 bis 30. April 1983 60%.

² Seit 1998 erhobener Beitrag von 25 Prozent der NEAT-Kosten, gestützt auf Übergangsbestimmung zu Art. 87 Bundesverfassung (Abs. 2 Bst. c)

Eine Übersicht über die zweckfinanzierten Strassenausgaben ist im statistischen Teil im Anhang (Tabelle 10 A) enthalten. Daraus ist ersichtlich, wie sich diese Einnahmen auf die verschiedenen Bereiche verteilen.

Fiskalbelastung der Treibstoffe

Per 1. Januar 2013 ergab sich die folgende Belastung mit Steuern und Abgaben auf den Treibstoffen:

	unverbleites Benzin Rp./Liter	Diesel Rp./Liter
Mineralölsteuer	43,12	45,87
Mineralölsteuerzuschlag	30,00	30,00
Total Mineralölsteuer	73,12	75,87
Importabgaben (u.a. Pflichtlagerbeitrag)	0,33	1,43
Mehrwertsteuer	12,96	14,07
Belastung pro Liter	86,41	91,37
Spezifisches Gewicht	0,744	0,835
Belastung pro Kilogramm	116,14	109,43

Seit 2008 werden umweltschonende Treibstoffe steuerlich begünstigt. Die Fördermassnahme wurde auch im Berichtsjahr aus den Ertragsüberschüssen der um 1,35 Rappen erhöhten Mineralölsteuer auf Benzin während den Jahren 2008 bis 2010 finanziert.

Nach den Vorstellungen des Bundesrats soll zur Schliessung der sich abzeichnenden Finanzierungslücke beim Strassenverkehr der Mineralölsteuerzuschlag angehoben werden; dies in einem zweiten Schritt nach der Verteuerung der Autobahnvignette. Mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags soll der stetig wachsende ordentliche Bedarf für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen gedeckt sowie die Finanzierung absehbarer, zusätzlicher Aufgaben sichergestellt werden. Ein entsprechender Vorschlag dürfte dem Parlament etwa 2015 unterbreitet werden. Der Mineralölsteuerzuschlag wurde letztmals 1974 angepasst. Er wurde durch die aufgelaufene Teuerung laut Bundesrat inzwischen um die Hälfte entwertet.

Motorfahrzeugsteuern

Das neue Verkehrsabgabengesetz des Kantons Zürich ist von den Stimmberechtigten am 17. Juni mit gut 58 Prozent Ja-Stimmen angenommen worden. Damit wurde die Berechnung der Verkehrsabgaben auf eine komplett neue Basis gestellt. So müssen die Halter von schweren Fahrzeugen mit schlechten Abgaswerten in Zukunft eine höhere Verkehrsabgabe entrichten. Und für leichte und sparsame Autos sinkt der Tarif. Zählen Personenwagen zur Energieeffizienzklasse A, wird bis maximal vier Jahre ein Rabatt von 80 Prozent gewährt. Auch für Lastwagen und Motorräder spielen bei der Bemessung der Abgabe künftig Abgaswerte eine Rolle. Seit 1973 war eine Anpassung der Verkehrsabgaben im Kanton Zürich fünfmal an der Urne und zweimal im Kantonsrat gescheitert.

Bei der Neuordnung der Besteuerung der Strassenfahrzeuge haben die Stimmberechtigten des Kantons Bern am 23. September der vom Regierungsrat unterstützten Variante «Ecotax» des Kantonsparlaments mit einem Nein-Stimmenanteil von 55 Prozent eine Abfuhr erteilt. Ein ebenfalls vorliegender Volksvorschlag wurde mit 54 Prozent Ja-Stimmen gutgeheissen und schwang somit auch bei der zweiten Auflage dieser Abstimmung, die nach einem juristischen Hickhack wiederholt werden musste, obenaus – diesmal jedoch viel deutlicher. Das bedeutete konkret, dass die Motofahrzeugsteuern im Kanton Bern per Anfang 2013 massiv reduziert wurden und Autobesitzer ein Drittel weniger bezahlen müssen als bisher.

Auch im Kanton Thurgau hatten die Stimmberechtigten kein Einsehen mit dem Vorschlag von Regierung und Parlament, wonach die Strassenverkehrsabgaben um zehn Prozent hätten erhöht werden sollen. Die Vorlage wurde am 24. September mit einem Nein-Stimmenanteil von rund 60 Prozent abgelehnt.

Strassenbau und -finanzierung

Nationalstrassen

Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Mittels einer Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) hat sich der Bundesrat dafür ausgesprochen, auf Anfang 2014 zusätzliche, bereits bestehende Strecken im Umfang von 387 Kilometer ins Nationalstrassennetz aufzunehmen (Botschaft 18. Januar 2012). Es handelt sich dabei ausschliesslich um bereits bestehende Strassenverbindungen. Da gleichzeitig die bisher im Netzbeschluss aufgeführte Verbindung zwischen Schaffhausen und Barga gestrichen werden soll, wird das Nationalstrassennetz um insgesamt 376 Kilometer erweitert. Aus dem Betrieb, Unterhalt und Ausbau der besagten Strecken entstehen für den Bund Mehrkosten von 275 Millionen Franken. Diese sollen durch eine Preiserhöhung der Autobahnvignette von heute 40 auf neu hundert Franken finanziert werden.

Im Weiteren beantragte der Bundesrat die Übernahme von drei bedeutenden Ausbauprojekten der Kantone in das nationale Autobahnnetz. Es handelt sich dabei um die Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn sowie um die Umfahrungen von Le Locle und La Chaux-de-Fonds. Schliesslich beantragte der Bundesrat den Eidgenössischen Räten die Aufnahme von zwei Netzergänzungen. Dabei handelt es sich um die Glatttalautobahn (ZH) sowie um die Umfahrung Morges (VD).

In den Eidgenössischen Räten hat die Möglichkeit zur Ergänzung des Nationalstrassennetzes etliche partielle Gelüste geweckt. Gegen den Willen des Bundesrats hat der Nationalrat in der Sommersession die Autoverladestrecken am Lötschberg und an der Vereina ins Hochleistungsstrassennetz integriert. Es war in der Folge am Zweitrat, diesen «Sündenfall» zu verhindern. Der Ständerat kippte in der Herbstsession die Bahnstrecken für den Autoverkehr wieder aus dem Nationalstrassennetz und entschied sich dafür, den sieben Kilometer langen Tunnel kurz vor Locarno ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Gleichzeitig hat die kleine Kammer die Zürcher Oberlandautobahn aus dem Netzbeschluss gestrichen – dies, nachdem zuvor das Bundesgericht ein Projekt des Kantons Zürich mit der bislang über Jahrzehnte favorisierten Linienführung durch geschützte Moore zwischen Wetzikon und Hinwil verworfen hatte.

Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte

Der Bundesrat hat am 22. Februar das achte langfristige Bauprogramm für die **Fertigstellung des Nationalstrassennetzes** gutgeheissen. In den Jahren 2012 bis 2015 sollen im Durchschnitt rund 750 Millionen Franken jährlich beziehungsweise insgesamt gut drei Milliarden Franken investiert werden. Die finanziellen Mittel stammen aus dem Infrastrukturfonds, in dem für die Netzfertigstellung 8,5 Milliarden Franken reserviert sind. Die Netzvollendung bleibt auch nach der Neuordnung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen.

2013 wird der Bund rund zwei Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz investieren. Das Eidgenössische Parlament hat dazu die notwendigen Kredite beschlossen.

Für **Neubauten** im Rahmen der Netzzvollendung werden insgesamt 660 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds zur Verfügung stehen. Im Berichtsjahr waren es 730 Millionen Franken, wobei die finanziellen Mittel für die Fertigstellung des Netzes nicht vollständig verwendet werden konnten.

Die Schwerpunkte der Arbeiten zur Netzfertigstellung liegen in der Weiterführung begonnener Projekte, unter anderem:

- A5 Neuenburg: Umfahrung Serrières; Eröffnung 2013
- A5 Bern: Umfahrung von Biel (Ostast)
- A8 Obwalden: Brünigstrasse, Tunnel Lungern
- A9 Wallis: Umfahrung Visp, Pfywald, Riedberg
- A16 Bern und Jura: Transjurane; Inbetriebnahme Moutier-Süd–Court 2013, Bure–Porrentruy-Ouest 2014
- A28 Graubünden: Prättigauerstrasse Umfahrung Küblis

Für die **Erhaltung** (Ausbau und Unterhalt) der in Betrieb stehenden Nationalstrassen stand dem ASTRA im Berichtsjahr die Gesamtsumme von 1,27 Milliarden Franken zur Verfügung, die wegen verspäteten Baubeginns, Arbeitsverzögerungen auf den Baustellen usw. nicht vollständig verwendet worden ist. Für das Jahr 2013 hat das Parlament zu diesem Zweck den Kredit von 1,26 Milliarden Franken bereitgestellt. Diese Gelder stammen aus der SFSV. Investiert wird in rund 600 Projekte; davon sind zirka 140 in der Realisierung (im Bau), 460 in der Projektierung.

Bei acht Erhaltungsprojekten starten 2013 die Hauptarbeiten:

- A1 Limmattalerkreuz–Schlieren (ZH)
- A1 Gland–Etoy (VD)
- A2 Galleria Monte Ceneri (TI)
- A4 Tunnel Galgenbuck (SH)
- A4 Mositunnel (SZ)
- A5 La Neuveville–Biel West (BE)
- A6 Thun-Nord–Spiez (BE)
- A13 Anschluss Chur (GR)

Die **Engpassbeseitigung** auf dem Nationalstrassennetz wird aus Mitteln des Infrastrukturfonds finanziert. Im Berichtsjahr konnten die bereitgestellten Mittel in der Höhe von 90 Millionen Franken erneut nicht vollständig investiert werden. Bei den vorgezogenen Projekten aus der Engpassbeseitigung wurden die Hauptarbeiten des Sechsspur-Ausbaus bei Blegi-Rüthof im Umfang von rund 23 Millionen fertiggestellt und die Hauptarbeiten des Sechsspur-Ausbaus zwischen Härkingen und Wiggertal in der Höhe von rund 30 Millionen Franken begonnen.

Für Projekte im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung haben die Eidgenössischen Räte für das Jahr 2013 total 130 Millionen Franken bereitgestellt. Diese Gelder werden hauptsächlich in den Sechspur-Ausbau des Abschnitts Härkingen–Wiggertal (A1/A2) investiert.

Gotthard-Strassentunnel

Der Bundesrat hat im Dezember die Vernehmlassung zur Gesamtanierung des Gotthard-Strassentunnels eröffnet. Damit die für die Schweiz und Europa wichtige Gotthard-Verbindung auch während der Sanierung des bestehenden Gotthard-Strassentunnels erhalten bleibt, schlägt der Bundesrat den Bau einer zweiten Röhre vor. So könnten Funktionalität, Sicherheit, Verträglichkeit und Verfügbarkeit der Gotthard-Route zusätzlich erhöht werden. Der Bau eines zweiten Strassentunnels durch den Gotthard mit anschliessender Sanierung der bestehenden Röhre kostet gemäss Bundesrat total rund 2,8 Milliarden Franken. Sobald beide Tunnel in Betrieb sein werden, würde es in jeder Röhre je eine Fahrspur und einen Pannestreifen geben. Mit dem Bau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels wird der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung laut Bundesrat nicht tangiert. Die Strassenkapazitäten würden nicht erhöht. Um Klarheit zu schaffen und entsprechende Befürchtungen zu entkräften, will die Landesregierung die Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung im Gesetz über den Strassentransitverkehr im Alpenraum (STVG) verankern und somit dem Parlament eine referendumsfähige Vorlage unterbreiten.

In einer Medienverlautbarung gab sich **strasseschweiz** überzeugt davon, dass der Bau des zweiten Strassentunnels am Gotthard der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft insbesondere mit Blick auf die Verkehrs- und Versorgungssicherheit einen erheblichen Zusatznutzen bringt. Als richtig hat es **strasseschweiz** zudem erachtet, dass den Motorfahrzeuglenkenden in den beiden Strassentunnels am Gotthard künftig nur eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung stehen soll.

Das Komitee für den Ausbau des Gotthard-Strassentunnels hat im März eine von über 20'000 Personen unterzeichnete Petition bei der Bundeskanzlei eingereicht. Diese Petition verlangt, dass mit Blick auf die Totalsanierung des bestehenden Strassentunnels am Gotthard eine zweite – einspurig betriebene – Röhre erstellt wird. Nur so könne ein gravierender wirtschaftlicher Schaden, insbesondere für den Kanton Tessin, abgewendet werden.

Vollendete Abschnitte

Im Berichtsjahr ist die Streckenlänge des Nationalstrassennetzes um 7,2 Kilometer gewachsen.

Nach siebenjähriger Bauzeit ist am 26. Juli der neue Luganeser Umfahrungstunnel Vedeggio–Cassarate (TI) offiziell für den Verkehr frei gegeben worden. Das neue 2,8 Kilometer lange und 355 Millionen Franken teure Bauwerk führt von der Autobahnausfahrt Lugano-Nord ins Cassarate Tal und soll die täglichen Staus auf den Zufahrtsstrassen der Vergangenheit angehören lassen. Von den Baukosten hat der Bund gut 200 Millionen Franken übernommen.

Ende November ist das Teilstück Tavannes–Loveresse der Autobahn A16 im Berner Jura eingeweiht worden. Die neue Autobahn entlastet die Dörfer Tavannes und Reconvilier vom Durchgangsverkehr. Wegen den komplexen

geologischen Verhältnissen stellte insbesondere der Tunnel Sous le Mont eine Herausforderung dar.

Am 10. Dezember ist die Umfahrung von Lungern (OW) mit einem 3,6 Kilometer langen Tunnel eröffnet und für den Verkehr frei gegeben worden. Damit erfolgt die langersehnte Entlastung des Dorfes am Fusse des Brünigpasses vom Durchgangsverkehr. Insgesamt beläuft sich das neue Teilstück der Autobahn A8 auf 4,6 Kilometer.

Damit waren Ende 2012 insgesamt 1808,5 Kilometer Nationalstrassen oder rund 95,6 Prozent der geplanten Netzlänge (1892,5 km) in Betrieb, nämlich:

7-spurige Autobahnen:	1,2 km
6-spurige Autobahnen:	83,5 km
4-spurige Autobahnen:	1333,8 km
3-spurige Autostrassen	1,9 km
2-spurige Autostrassen	276,6 km
Gemischtverkehrsstrassen	111,5 km

Nationalstrassenfinanzierung

Seit 1. Januar 2008 ist der Bund Eigentümer der Nationalstrassen und finanziert diese zu hundert Prozent. Er hat die volle Verantwortung für Bau und Ausbau, für Unterhalt und Betrieb der Autobahnen. Beauftragt mit der Rolle des Bauherrn ist das ASTRA. Die Kantone sind allerdings insofern involviert, als die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes wie bisher als Verbundaufgabe zu Ende geführt wird. Für den betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt werden Kantone mit Leistungsvereinbarungen beauftragt. Ihnen obliegt auch die Aufgabe der Schadenwehren beziehungsweise der Blaulichtdienste.

Dem Bund stehen für die Finanzierung des Strassenwesens einerseits die SFSV, geäufnet aus zweckgebundenen Erträgen aus der Besteuerung von Treibstoffen (Mineralölsteuer) sowie aus der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette), zur Verfügung. Die Freigabe der Mittel aus der SFSV erfolgt jeweils durch Parlamentsbeschluss anlässlich der Genehmigung des Budgets der Eidgenossenschaft. Aktuell werden intensive Diskussionen darüber geführt, ob das bisherige System der Strassenfinanzierung durch einen Strasseninfrastrukturfonds abgelöst werden soll, um die kontinuierliche, verbindliche und dauerhafte Finanzierung der Strasseninfrastruktur sicherstellen zu können (siehe Kapitel «Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen»; hiervor).

Seit 2008 besteht ausserdem für bestimmte Infrastrukturaufgaben der Infrastrukturfonds Strasse (vgl. Ausführungen hiernach), der mit einer ausserordentlichen Ersteinlage von 2,6 Milliarden Franken (2008) und einer weiteren ausserordentlichen Einlage von 850 Millionen Franken (2011) aus der SFSV alimentiert wurde und seither durch jährliche, vom eidgenössischen Parlament bestimmte Einlagen aus der SFSV gespeist wird.

Infrastrukturfonds Strasse

Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie für die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Es sieht Investitionen von rund 20,8 Milliarden Franken, die aus der SFSV stammen, während 20 Jahren vor, davon

- 14 Milliarden Franken für das Autobahnnetz (8,5 Mrd. für die Fertigstellung und 5,5 Mrd. für den Ausbau bzw. die Beseitigung von Engpässen)
- 6 Milliarden Franken für Strassen- und Schienenprojekte in den Agglomerationen
- 800 Millionen Franken für den Unterhalt von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

Für das Jahr 2013 haben die Eidgenössischen Räte zulasten des Infrastrukturfonds die folgenden Verpflichtungskredite bewilligt:

- 730 Millionen Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes
- 130 Millionen Franken für die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz
- 566 Millionen Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen
- 45,06 Millionen Franken für Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

Internationale Beziehungen

Das Generalsekretariat **strasseschweiz** war bestrebt, zum Austausch von Informationen und Erfahrungen auf europäischer und internationaler Ebene im Verkehrswesen mit Unterlagen und Berichten beizutragen. Insbesondere als Mitglied der International Road Federation (IRF) stand **strasseschweiz** in ständigem Kontakt mit den Generaldirektionen in Genf und Washington sowie zu den einzelnen Mitgliedverbänden der IRF. Konkret wurden der IRF die schweizerischen Unterlagen für die Welt-Strassen-Statistik übermittelt. Diese Statistik enthält die neuesten Angaben von über hundert Ländern über das Strassennetz, die Fahrzeugproduktion, den Import und den Export von Fahrzeugen, die Strassenverkehrsunfälle, die Motorfahrzeugbesteuerung und die jährlichen Ausgaben für das Strassenwesen. Das umfangreiche Tabellenwerk kann direkt bei der IRF, 4 chemin de Blandonnet, 1214 Vernier (Genf; Tel. 022 306 02 60) bezogen werden.

Schlusswort

Der Berichterstatter über die Tätigkeit von **strasseschweiz** im Jahr 2012 dankt allen Mitgliedverbänden, dem Zentralvorstand und dem Direktionsausschuss für die grosse Unterstützung und für das Vertrauen, das sie dem Generalsekretariat und dessen Personal entgegengebracht haben. In diesen Dank eingeschlossen sind auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Generalsekretariats von **strasseschweiz**, die mit ihrem treuen und pflichtbewussten Einsatz einen reibungslosen Gang der vielfältigen Geschäfte des Dachverbands sicherstellten. Der Dank richtet sich aber auch an alle Politiker/innen, die Vertreter/innen der Behörden sowie die Medien für ihr Vertrauen und Wohlwollen gegenüber den Anliegen von **strasseschweiz** und seinen Mitgliedern.

Bern, Mitte März 2013

Der Berichterstatter:
Hans Koller

Statistische Angaben

Statistiques

Seite / Page

Verkehrsleistungen		<i>Prestations de transport</i>
Personenverkehr	1 A	<i>Trafic de personnes</i>
Güterverkehr	2 A	<i>Trafic de marchandises</i>
Alpenquerender Güterverkehr	3 A	<i>Trafic de marchandises par les Alpes suisses</i>
Motorfahrzeuge		<i>Véhicules à moteur</i>
Bestand	4 A	<i>Effectif</i>
Entwicklung	5 A	<i>Evolution</i>
Neuzulassungen	6 A	<i>Mises en circulation</i>
Meistverkaufte Automarken	7 A	<i>Marques des voitures de tourisme les plus vendues</i>
Mineralöl- und Automobilsteuern	8 A	<i>Impôts sur les huiles minérales et sur les automobiles</i>
Fiskalleistungen	9 A	<i>Prestations fiscales</i>
Strassenausgaben	10 A	<i>Dépenses routières</i>
Treibstoffimporte	11 A	<i>Importations des carburants</i>
Mineralölabsatz	12 A	<i>Ventes d'huiles minérales</i>
Strassenverkehrsunfälle	13 A	<i>Accidents de circulation</i>
Führerausweisentzüge	14 A	<i>Retraits de permis</i>

Nachfrage im Personenverkehr Demande dans le trafic de personnes

Jahr Année	Beförderte Personen / personnes transportées				Personenkilometer / personnes-kilomètres									
	Schiene Rail	%	Strasse / Route MIV TMI	%	öV TP	%	Schiene Rail	%	Strasse / Route total	MIV TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6.9	3 224	75.3	763	17.8	9 339	16.3	48 002	83.7	45 882	80.0	2 120	3.7
1980	256	4.4	4 699	81.1	836	14.4	9 964	12.5	69 697	87.5	67 041	84.2	2 656	3.3
1990	324	4.7	5 461	79.0	1 129	16.3	12 678	13.6	80 801	86.4	77 759	83.2	3 042	3.3
2000	304	4.0	5 990	80.9	1 112	15.0	12 620	12.4	89 072	87.6	79 142	77.8	3 428	3.4
2001	301	4.0	5 925	80.6	1 126	15.3	13 301	12.9	89 808	87.1	79 575	77.2	3 605	3.5
2002	319	4.2	5 865	80.1	1 136	15.5	14 147	13.5	90 845	86.5	80 398	76.6	3 667	3.5
2003	327	4.4	5 789	79.7	1 147	15.8	14 509	13.7	91 771	86.3	81 085	76.3	3 756	3.5
2004	336	4.5	5 708	79.2	1 162	16.1	14 914	13.9	92 658	86.1	81 806	76.0	3 781	3.5
2005	364	4.9	5 585	78.4	1 175	16.5	16 144	14.8	93 085	85.2	82 014	75.1	3 860	3.5
2006	380	5.1	5 656	78.1	1 205	16.6	16 578	15.0	94 093	85.0	82 942	74.9	3 889	3.5
2007	403	5.3	5 716	77.6	1 251	17.0	17 434	15.5	95 210	84.5	83 933	74.5	3 964	3.5
2008	425	5.5	5 826	77.1	1 310	17.3	17 776	15.5	96 591	84.5	85 357	74.6	3 837	3.4
2009	431	5.4	5 958	77.0	1 349	17.4	18 571	15.8	98 669	84.2	87 248	74.4	3 918	3.3
2010	446	5.6	6 056	76.9	1 374	17.4	19 177	16.1	100 288	83.9	88 702	74.2	4 004	3.4
2011	461	5.8	6 146	76.7	1 408	17.6	19 471	16.1	101 717	83.9	89 949	74.2	4 117	3.4

(Quelle: BFS T 11.4.1.2 / Source: ofs T 11.4.1.2)

Nachfrage im Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises

Jahr Année	Beförderte Tonnage / tonnage transporté					Tonnenkilometer / tonnes-kilomètres							
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene ¹ Rail ¹	%	Strasse / Route Miv TMI	%	Total	Veränderung Variation
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0			7 412	54.6	6 175	45.4	13 587	
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5		7 276	49.1	7 548	50.9	14 824	9.1
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5		8 345	42.0	11 524	58.0	19 869	34.0
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	-14.2		7 326	39.1	11 429	60.9	18 755	-5.6
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0		7 979	39.7	12 117	60.3	20 096	7.2
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7		8 351	39.4	12 858	60.6	21 209	5.5
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6		9 937	42.2	13 618	57.8	23 555	11.1
2003*	62.4	16.7	311.1	83.3	373.5	0.0		9 534	38.8	15 012	61.2	24 546	1.6
2004	69.3	17.7	321.6	82.3	390.9	4.7		10 245	40.0	15 379	60.0	25 624	4.4
2005	67.9	16.8	335.5	83.2	403.4	3.2		10 149	39.2	15 754	60.8	25 903	1.1
2006	70.2	16.9	345.4	83.1	415.6	3.0		10 880	40.0	16 330	60.0	27 210	5.0
2007	71.1	16.7	354.6	83.3	425.7	2.4		10 631	38.5	16 993	61.5	27 624	1.5
2008*	69.9	16.4	357.4	83.6	427.3	0.4		10 980	38.9	17 262	61.1	28 242	2.2
2009	61.8	15.0	349.1	85.0	410.9	-3.8		9 398	35.7	16 924	64.3	26 322	-6.8
2010	64.0	15.4	350.3	84.6	414.3	0.8		9 805	36.5	17 058	63.5	26 863	2.1
2011	65.0	14.9	371.8	85.1	436.8	5.4		10 164	36.7	17 510	63.3	27 674	3.0

* = offizielle Gütertransport-Erhebungsjahre / années officielles du recensement du trafic de marchandises

¹ = ab 1985 in Millionen Netto-Tonnenkilometer (ohne Gewicht der Sachtransportfahrzeuge, Container und Wechselbehälter im kombinierten Verkehr) / depuis 1985 en millions de tonnes-kilomètres nets (sans le poids des véhicules de transport de biens, des conteneurs et des bennes interchangeables dans le trafic combiné)

(Quelle: BFS T11.5.1.2 / source: ofs T11.5.1.2)

Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises par les Alpes suisses

Jahr Année	Alpenquerender Verkehr Schweiz Transport traversant les Alpes suisses				Transitverkehr Schweiz Trafic de transit en Suisse								
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation
1980	15.6	92.3	1.3	7.7	16.9			11.2	97.4	0.3	2.6	11.5	
1990	17.9	80.6	4.3	19.4	22.2	31.4		14.4	89.4	1.7	10.6	16.1	40.0
1995	18.0	73.5	6.5	26.5	24.5	10.4		14.9	81.9	3.3	18.1	18.2	13.0
1999	18.4	68.7	8.4	31.3	26.8	9.4		15.7	78.5	4.3	21.5	20.0	9.9
2000	20.6	69.8	8.9	30.2	29.5	10.1		17.1	78.4	4.7	21.6	21.8	9.0
2001	20.8	65.8	10.8	34.2	31.6	7.1		16.3	75.5	5.3	24.5	21.6	-0.9
2002	19.3	64.3	10.7	35.7	30.0	-5.1		15.8	75.6	5.1	24.4	20.9	-3.2
2003	20.5	64.3	11.4	35.7	31.9	6.3		16.9	71.6	6.7	28.4	23.6	12.9
2004	23.0	64.8	12.5	35.2	35.5	11.3		19.5	72.2	7.5	27.8	27.0	14.4
2005	23.6	64.8	12.8	35.2	36.4	2.5		20.5	75.9	6.5	24.1	27.0	0.0
2006	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	4.4		21.5	76.2	6.7	23.8	28.2	4.4
2007	25.3	64.4	14.0	35.6	39.3	3.4		21.4	73.3	7.8	26.7	29.2	3.5
2008	25.4	63.8	14.4	36.2	39.8	1.3		22.4	72.7	8.4	27.3	30.8	5.5
2009	20.8	60.8	13.4	39.2	34.2	-14.1		18.0	68.7	8.2	31.3	26.2	-14.9
2010	24.0	62.7	14.3	37.3	38.3	12.0		20.5	70.2	8.7	29.8	29.2	11.5
2011	25.6	63.8	14.5	36.2	40.1	4.7		21.9	71.8	8.6	28.2	30.5	4.5
2012	23.7	63.2	13.8	36.8	37.5	-6.5							

(Quelle: Verlagerungsbericht 2012; bfs T 11.5.4.4; Alpinfo 2011 / Source: rapport sur le transfer 2012; ofs T 11.5.4.4; Alpinfo 2011)

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2012)
Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2012)**

	2011	2012
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 163 003	4 254 725
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	36 328	39 029
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 440	6 542
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	8 671	8 393
Übrige / <i>Autres</i>	3 983	4 314
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	295 804	308 884
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 506	41 856
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	11 140	11 090
Übrige / <i>Autres</i>	103	96
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	187 130	188 358
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	60 324	62 219
Total Motorwagen / <i>Total des voitures automobiles</i>	4 814 432	4 925 506
Motorräder / <i>Motocycles</i>	597 933	614 115
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	47 936	43 384
Übrige / <i>Autres</i>	20 001	22 323
Total Motorräder / <i>Total des Motocycles</i>	665 870	679 822
Total Motorfahrzeuge / <i>Total des véhicules à moteur</i>	5 480 302	5 605 328
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*160 000	*168 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	6 889	7 034
Sachentransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	230 946	239 805
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 794	34 938
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	22 698	22 571
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	54 631	53 501
Sattelsachentransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	16 020	16 191
Übrige / <i>Autres</i>	15 117	16 770
Anhänger total / <i>Remorques total</i>	381 095	390 810

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2012 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2012

Jahr Année	Personen- wagen	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires										Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4 Motocy- clettes	Motor- fahrzeuge Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder Cyclo- moteurs
		1 Voitures de tourisme	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen autobus	Liefer- wagen 2 Autocars, Voitures de livraison	Last- wagen Carmions	Sattel- schlepper Tracteurs à sellette	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3 Tracteurs industriels et agricoles	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 3 Chariots à moteur et automobiles de travail	Total des auto- mobiles	4 Motocy- clettes				
1950	146 998	-	2 028	36	472			965	2 049	188 512	75 975	264 487	-		
1960	509 279	-	3 127	55	150	1		102	5 122	573 780	291 326	865 106	-		
1970	1 383 204	-	5 542	105	725	1 272		1 449	26 844	1 524 036	142 107	1 666 143	521 505		
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	45 535	3 868		95 229 (5)	42 456	2 564 926	137 340	2 702 266	671 473		
1990 (6)	2 985 397	5 908	6 026	196 845	49 349	5 872		121 229	87 623	3 255 649	299 264	3 776 829	464 609		
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033		125 467	101 445	4 090 937	493 791	4 584 719	238 770		
2005	3 861 442	9 574	6 032	254 359	42 631	10 043		129 899	103 980	4 448 247	591 865	5 040 112	178 399		
2006	3 900 014	9 421	6 162	260 658	42 990	10 272		132 155	106 750	4 499 404	608 660	5 108 064	*170 000		
2007	3 955 787	9 225	6 324	268 750	44 185	11 098		132 158	107 053	4 567 177	619 166	5 186 343	*170 000		
2008	3 989 811	8 850	6 129	273 193	42 051	10 894		134 522	109 504	4 608 605	636 540	5 245 145	*170 000		
2009	4 009 602	8 878	6 172	276 236	40 811	10 657		134 081	108 354	4 630 520	642 777	5 273 297	*165 000		
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817		134 619	110 358	4 708 753	651 202	5 359 955	*160 000		
2011	4 163 003	8 671	6 440	295 804	41 506	11 140		135 768	111 686	4 814 432	665 870	5 480 302	*150 000		
2012	4 254 725	8 393	6 542	308 884	41 856	11 090		137 470	113 107	4 925 506	679 822	5 605 328	*168 000		

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

(1) Ab 1955 inklusive Kombiwagen (bis 1970 Kleinbusse inbegriffen) / Des 1955 y compris les combis (ainsi que les minibus jusqu'en 1970)

(2) Bis 1950 einschliesslich Kombiwagen / Jusqu'en 1950 y compris les combis

(3) Bis 1970 Spezialfahrzeuge / Jusqu'en 1970 véhicules spéciaux

(4) Bis 1960 Mofas inbegriffen / Jusqu'en 1960 y compris les cyclomoteurs

(5) Ab 1980 einschliesslich landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris des tracteurs agricoles

(6) Ab 1990 Bestände ohne Militärfahrzeuge / A partir de 1990 sans véhicules militaires

* Schätzungen / Estimation

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge
Véhicules à moteur neufs mis en circulation

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	283 972	287 971	266 478	296 597	327 955	334 045
Leichte Motorwagen zum Personen-transport / <i>Automobiles légères pour le transport des personnes</i>	1 568	1 687	1 571	1 936	2 587	2 998
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	405	472	509	469	363	470
Autocars	664	1 065	763	718	1 000	853
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> (¹)	23 605	24 491	21 415	24 154	28 644	30 427
Lastwagen / <i>Camions</i> (²)	3 186	3 598	3 325	2 690	3 273	3 123
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 264	1 617	1 113	883	1 202	897
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 595	2 745	2 686	2 804	3 238	3 482
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 214	1 393	1 463	1 505	1 679	1 741
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 576	2 783	2 589	2 530	2 803	3 132
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	321 049	327 822	301 912	334 286	372 744	381 168
Motorräder / <i>Motocycles</i>	43 141	43 779	40 403	38 236	42 933	44 545
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	2 738	3 127	2 863	3 099	2 308	1 874
Andere / <i>Autres</i>	2 059	1 868	1 651	1 696	2 890	3 386
Total Motorräder / Total des motocycles	47 938	48 774	44 917	43 031	48 131	49 805
Total Motorfahrzeuge <i>Total des véhicules à moteur</i>	368 987	376 596	346 829	377 317	420 875	430 973

(¹) Gesamtgewicht bis 3,5 t / *D'un poids total jusqu'à 3,5 t*

(²) Gesamtgewicht über 3,5 t / *D'un poids total supérieur à 3,5 t*

Die meistverkauften Automarken
Les marques des voitures de tourisme les plus vendues

Marke / <i>Marque</i>	2012	2011	in % / <i>en %</i>
VW	44 258	40 594	9.0
AUDI	22 083	18 502	19.4
SKODA	19 132	17 470	9.5
BMW	18 947	17 532	8.1
FORD	18 179	18 400	-1.2
RENAULT	17 084	18 323	-6.8
MERCEDES	16 638	14 037	18.5
OPEL	15 307	15 978	-4.2
TOYOTA	13 038	13 335	-2.2
PEUGEOT	12 298	15 186	-19.0
CITROEN	11 678	12 984	-10.1
HYUNDAI	11 456	9 976	14.8
FIAT	10 261	9 849	4.2
NISSAN	9 063	9 486	-4.5
SEAT	8 934	8 314	7.5
SUBARU	8 483	7 283	16.5
VOLVO	8 059	8 478	-4.9
SUZUKI	7 702	8 240	-6.5
MAZDA	7 152	7 387	-3.2
HONDA	5 540	5 851	-5.3
DACIA	5 309	5 823	-8.8
KIA	4 677	3 876	20.7
MITSUBISHI	4 611	5 580	-17.4
MINI	4 593	4 581	0.3
CHEVROLET	3 997	3 435	16.4
LAND-ROVER	3 789	1 803	110.1
ALFA ROMEO	2 818	4 106	-31.4
JEEP	2 377	1 518	56.6
PORSCHE	2 310	2 178	6.1
SMART	1 888	2 148	-12.1
LANCIA	1 092	834	30.9
LEXUS	1 022	1 005	1.7
DAIHATSU	869	1 328	-34.6
DODGE	624	412	51.5
JAGUAR/DAIMLER	511	461	10.8
SSANGYONG	476	450	5.8
ASTON MARTIN	224	244	-8.2
MASERATI	161	183	-12.0
INFINITI	153	175	-12.6
BMW ALPINA	21	32	-34.4
Übrige / <i>autres</i>	1'238	1'383	-10.5

Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2012
Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2012

Position	Fr.	Fr.
Treibstoffe / huiles min. carburants:		
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles min.	3 005 346 737	
Mineralölsteuerzuschlag / Surtaxe sur les huiles min.	2 007 319 737	
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants (1)		5 012 666 474
2710.1993/1994/ 9100/9900	Autoöle / Huiles pour automobiles**	-
4011.1000–9900+		
4013.1000–9000	Reifen und Schläuche / Bandages et chambres à air	2 698 743
8407	Motoren für Automobile und Motorräder / Moteurs pour automobiles et motos	691 370
8408		
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge / Equipement électrique pour véhicules	1 112 608
8512		
8701.1000.	Traktoren / Tracteurs	998
8701.2000.	Sattelschlepper / Tracteurs à sellette	30 636
8703.2100–9030	Personenwagen / Voitures automobiles	11 798 295
8702./8704.	Cars, Lastwagen / Autocars, camions	3 464 042
8705.1010–9090	Automobile für bes. Zwecke / Automobile spéciales	170 109
8706	Chassis / Châssis	2 017
8707	Karosserien / Carrosseries	54 972
8708	Teile für Automobile / Accessoires pour automobiles	17 299 985
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / Motocycles et mopeds	2 553 590
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 / Pièces pour 8711.1000–9000	440 674
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / Autres véhicules non automobiles et remorques	405 273
9029.1010–9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / Tableaux pour véhicules	55 154
	Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées	40 778 466
	Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles***	412 019 412
Total		5 465 464 352

* inkl. 1,5% Flugpetrol / kérosène incl. 1,5%

** Unter «Mineralölsteuer auf anderen Produkten» integriert / indiqué sous «impôts sur les huiles min. autres prod.»

*** Automobilteile sind von der Automobilsteuer (Fiskalzoll-Komponente) befreit, da diese mit dem Steuersatz auf ganzen Automobilen abgegolten wurden (gilt nur für Importe aus dem EU-Raum).

Les pièces d'automobiles sont exemptées de l'impôt sur les automobiles du moment que le taux de ce dernier s'applique à des véhicules complets (seulement pour les importations en provenance de la zone UE)

Fiskalleistungen des Strassenverkehrs (in Millionen Franken) Prestations fiscales de la circulation routière (en millions de francs)

Jahr/Année	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2012
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	954.8	1 085.5	1 321.9	2 505.9	2 913.9	2 922.1	3 020.1	2 964.5
Bezugsprovisionen / Frais de perception	24.5	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	76.6
Statistische Gebühr / Droits des statistique	9.8	11.8	14.4	13.0	-	-	-	-
Mineralölsteuerzuschlag / Zollzuschlag								
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	1 263.3	1 416.4	1 744.7	1 767.5	1 978.7	1 973.0	2 020.8	1 979.1
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218.9	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	946.1
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerträge / Droits des douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	227.6	197.4	284.3	244.8	354.5	340.7	403.4	452.8
Statistische Gebühr / Droits des statistique	6.8	6.0	7.2	3.7	-	-	-	-
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	334.8	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 181.0
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	-	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	352.1
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	-	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 529.3
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 040.5	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 512.9	8 465.0	9 186.9	9 481.5
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	752.0	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	2 070.2	*2 100.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	50.0	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	336.2	*345.0
Carburagegebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburage	53.7	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	56.1
Energieforschungsbeitrag								
Contribution à la recherche énergétique	3.5	4.0	4.9	-	-	-	-	-
Unfallverhütungsbeitrag								
Contribution à la prévention des accidents	7.1	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	20.8
Total	3 906.8	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 556.7	10 704.0	11 669.3	12 003.4

* Schätzungen / Estimations

Rohöl-, Benzin- und Dieseltreibstoffimport
Importation d'huiles brutes de pétrole, d'essence et de carburant Diesel

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111.)		(2710.1912.)		(2709.0090.)	
	Wert <i>Valeur</i>	Wert <i>Valeur</i>	Wert <i>Valeur</i>	Wert <i>Valeur</i>	Wert <i>Valeur</i>	Wert <i>Valeur</i>
	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>
1970	1 302 860	1 779.2	378 851	45.2	5 382 843	419.0
1980	1 710 471	1 087.3	505 618	270.1	3 832 443	1 669.6
1990	2 919 644	1 207.3	836 016	269.9	3 054 292	788.2
1991	2 783 774	1 088.2	684 066	226.1	4 528 665	1 087.5
1992	2 981 282	986.5	661 942	185.7	4 124 040	901.2
1993	2 592 119	795.7	624 953	172.6	4 499 304	930.5
1994	2 571 023	658.9	645 391	152.1	4 766 577	827.4
1995	2 561 187	583.8	662 156	138.7	4 544 005	755.8
1996	2 609 086	706.5	603 971	171.9	5 290 311	1 080.5
1997	3 703 149	1 222.8	*3 620 836	1 089.7	4 832 714	1 067.6
1998	2 627 439	685.3	*3 193 479	696.9	5 015 516	771.8
1999	2 646 257	808.1	*2 453 346	599.2	5 034 861	961.2
2000	2 728 343	1 512.3	*2 569 440	1 250.3	5 478 217	1 675.3
2001	2 702 226	1 291.4	*3 334 661	1 428.1	4 773 040	1 575.9
2002	2 651 147	1 088.3	*3 073 664	1 105.7	4 869 479	1 415.3
2003	2 694 652	1 184.4	*2 721 725	1 090.0	4 551 511	1 387.3
2004	2 395 949	1 279.5	*2 654 042	1 267.1	5 086 184	1 831.7
2005	2 331 854	1 671.0	*3 098 447	2 116.6	4 744 965	2 405.0
2006	2 022 883	1 699.5	*2 936 706	2 357.5	5 424 898	3 422.6
2007	2 141 915	1 911.5	*2 397 562	1 975.5	4 595 181	2 974.6
2008	1 955 121	1 957.7	*2 936 749	3 188.6	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 408 159	2 031.9	4 755 189	2 320.7
2010	1 860 799	1 520.9	* 2 748 718	2 034.4	4 551 526	2 859.7
2011	1 723 363	1 616.9	*2 559 240	2 247.0	4 293 986	3 209.9
2012	1 920 124	1 965.5	*3 516 313	3 305.6	3 231 713	2 638.9

* ab 1997 inkl. Heizöl / dès 1997 incl. mazout

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2012
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2012*

**Schweizerischer Mineralölabsatz
Ventes d'huiles minérales en Suisse**

	Benzin Essence Mio.t	% (*)	Diesel Mio.t	% (*)	Treibstoffe o.Flugg. Carburants s.kero. Mio.t	% (*)	Flugpetrol Kérosène Mio.t	% (*)	Treibstoffe Carburants Mio.t	total % (*)	Heizöl Huile chauff. Mio.t	% (*)	Mineralölprod. total Prod. pétroliers Mio.t	% (*)
1990	3,702		1,119		4,821		1,113		5,934		5,958		11,892	
1995	3,590		1,143		4,733		1,273		6,006		4,914		10,920	
2000	3,983		1,309		5,292		1,576		6,868		4,445		11,313	
Ø 91-00		0,8		1,7		1,0		3,6		1,5		-2,6		-0,4
2001	3,873	-2,8	1,332	1,8	5,205	-1,6	1,515	-3,9	6,720	-2,2	5,469	23,0	12,189	7,7
2002	3,795	-2,0	1,379	3,5	5,174	-0,6	1,346	-11,2	6,520	-3,0	4,976	-9,0	11,496	-5,7
2003	3,776	-0,5	1,461	5,9	5,237	1,2	1,236	-8,2	6,473	-0,7	4,733	-4,9	11,206	-2,5
2004	3,708	-1,8	1,571	7,5	5,279	0,8	1,165	-5,7	6,444	-0,4	4,616	-2,5	11,060	-1,3
2005	3,595	-3,0	1,714	9,1	5,309	0,6	1,182	1,5	6,491	0,7	4,813	4,3	11,304	2,2
2006	3,484	-3,1	1,854	8,2	5,338	0,5	1,239	4,8	6,577	1,3	4,963	3,1	11,540	2,1
2007	3,450	-1,0	1,990	7,3	5,440	1,9	1,321	6,6	6,761	2,8	3,628	-26,9	10,389	-10,0
2008	3,375	-2,2	2,188	9,9	5,563	2,3	1,414	7,0	6,977	3,2	4,160	14,7	11,137	7,2
2009	3,283	-2,7	2,221	1,5	5,504	-1,1	1,360	-3,8	6,864	-1,6	4,524	8,8	11,388	2,3
2010	3,166	-3,6	2,308	3,9	5,474	-0,5	1,428	5,0	6,902	0,6	3,565	-21,2	10,465	-8,1
Ø 01-10		-2,3		5,9		0,4		-0,8		0,1		-1,1		-0,6
2011	3,044	-3,9	2,371	2,7	5,415	-1,1	1,518	6,3	6,933	0,4	3,201	-10,2	10,134	-3,2
2012	2,937	-3,5	2,515	6,1	5,452	0,7	1,556	2,5	7,008	1,1	3,424	7,0	10,431	2,9
Ø 11-12		-3,7		4,4		-0,2		4,4		0,8		-1,6		-0,1

(*) = Abweichung zum Vorjahr in % / écart p. r. à l'année préc. %

Strassenverkehrsunfälle, Motorfahrzeuge und ständige Wohnbevölkerung in der Schweiz seit 1970
Accidents de la circulation routière, véhicules à moteur et population résidente en Suisse, depuis 1970

Jahr Année	Absolute Zahlen / Nombres absolus				In 1000 / En milliers				Indexzahlen (2001 = 100) / Indices (2001 = 100)								
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Unfälle Accidents	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente
1970	74 709	35 981	1 694	1 666	40 488	6 193	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	1 243	2 121	45 411	6 321	99	99	94	102	101	99	99	94	102	100	101
1980	67 160	32 326	1 246	2 702	50 339	6 335	100	100	100	104	101	100	100	94	104	100	101
1985	72 030	29 827	908	3 222	55 558	6 485	96	95	94	106	102	96	95	94	106	98	102
1990	79 436	29 243	954	3 777	79 199	6 751	91	89	75	107	103	91	89	75	107	98	103
1995	89 098	28 759	692	4 121	70 909	7 060	90	89	68	109	103	90	89	68	109	99	103
2000	75 351	30 058	592	4 585	83 472	7 204	92	90	71	110	105	92	90	71	110	96	105
2001*	23 896	30 160	544	4 707	84 301	7 256	87	85	66	111	106	87	85	66	111	-	106
2002	23 647	29 774	513	4 809	84 000	7 314	99	99	64	112	107	99	99	64	112	-	107
2003	23 840	30 098	546	4 888	84 200	7 364	100	100	60	114	108	100	100	60	114	-	108
2004	22 891	28 746	510	4 969	83 000	7 415	96	95	59	116	110	96	95	59	116	-	110
2005	21 706	26 754	409	5 040	83 000	7 459	91	89	62	119	111	91	89	62	119	-	111
2006	21 491	26 718	371	5 108	83 472	7 509	90	89	74	120	112	90	89	74	120	-	112
2007	21 911	27 132	384	5 186	81 322	7 593	92	90	74	121	113	92	90	74	121	-	113
2008	20 736	25 556	357	5 245	7 702	7 702	86	83	66	122	114	86	83	66	122	-	114
2009	20 506	25 130	349	5 273	7 786	7 786	82	80	64	123	115	82	80	64	123	-	115
2010	19 609	24 237	327	5 360	7 870	7 870	79	77	59	124	116	79	77	59	124	-	116
2011	18 990	23 332	320	5 480	7 955	7 955	76	74	62	125	117	76	74	62	125	-	117
2012	18 148	22 218	339	5 605	8 030	8 030	76	74	62	126	118	76	74	62	126	-	118

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source de l'Office fédéral de la statistique / bfu / bpa
 * ab 2001 Unfälle mit Personenschaden / à partir de 2001 accidents avec blessés

Dauer der Führerausweisentzüge *Durée des retraits du permis de conduire*

Dauer / <i>Durée</i>	1990	2000	2010	2011	2012
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	53 550	51 555	50 599
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	10 158	9 399	9 755
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 644	3 477	3 351
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 682	1 517	1 432
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	15 140	16 139	16 872
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	47	49	53
Total	48 104	57 719	84 221	82 136	82 062

Gründe der Führerausweis-Entzüge (ohne Motorfahräder) *Motifs des retraits du permis de conduire (sans les cyclomotoristes)*

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2012
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	30 863
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	17 105
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	9 482
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	4 106
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 481
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 812
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	4 759
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	1 750
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	2 836
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	2 463
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	4 398
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	20 575